

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग ।।।—खण्ड 4

PART III-Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

ਜਂ. 173] No. 173] नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 12, 2010/आषाढ़ 21, 1932 NEW DELHI, MONDAY, JULY 12, 2010/ASADHA 21, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 जुलाई, 2010

फा. सं. टीएएमपी/40/2007-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शिक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, संलग्न आदेशानुसार, सीएफएस और पत्तन में अन्य सुविधाओं में कंटेनर/कार्गों संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/40/2007-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून, 2010 के 16वें दिन पारित)

यह मामला कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। 2. सितम्बर, 2005 में, सीओपीटी ने इस आधार पर कोचीन पत्तन के ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और सीएफएस में कंटेनर मैंडारण और कार्गों पर्यवेक्षण प्रभारों को शामिल करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है कि तब अनुमोदित सीओपीटी के दरमान में सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के सीएफएस में दी गई सेवाओं के लिए पृथक प्रशुक्क निर्धारित नहीं किया गया था।

सीओपीटी ने बताया था कि अप्रैल 2005 में अपने राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) से इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) हस्तांतरण से पहले पत्तन द्वारा ऐरणाकूलम घाट, माटनचेरी घाट और अपने सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न कंटेनर संबंधित सेवाएं आरजीसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए थीं। आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी के अधिग्रहण में, सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रमार आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जाते हैं सिवाय भरण और खाली करना प्रभारों के जो पत्तन द्वारा वसूल की जा रही है। अधिक लाभ-योग्य निजीकृत टर्मिनल प्रचालनों से, पत्तन को लगता है कि सीएफएस गतिविधि घाटे में है। राजस्व के घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए और सीएसएफ गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए, सीओपीटी ने अपने घाटों और सीएफएस में कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया था।

- 3.1. इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी / 59 / 2005 सीओपीटी दिनांक 26 जून 2006 द्वारा उपर्युक्त प्रस्ताव का निपटान करते समय, पत्तन द्वारा अपने सीएफएस में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए निम्नलिखित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित की थी :--
 - (i). एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में, सीओपीटी अपने वर्तमान दरमान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार वसूल करेगा।

घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की जाएगी परन्तु 20' कंटेनर के लिए न्यूनतम रु० 550/— और 40' कंटेनर के लिए रु० 825/— और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए रु० 1100/— ।

(ii). पत्तन घाटों और सीएफएस में कंटेनरों (एफसीएल / एलसीएल) लदे हुए और खाली) पर भंडारण प्रभार कंटेनरों पर भंडारण प्रभार, निजीकरण से पहले लागू, निम्नलिखित दरों पर निर्धारित किए गए थे:—

		दरः	ाति कंटेनर प्रति	देन अथवा उसका	<u> </u>
क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	20' व	ं टेनर	40' व	ं टेनर
<i>A</i> 7. ().	·	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रुo में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रुo में)
1.	प्रथम तीन दिन	नि:शुल्क	निःशुल्क	निःशल्क	निःशुल्क
2.	4थें दिन से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276
3.	16वें दिन से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552
4.	तत्पश्चात .	12.00	552	24.00	1104

3.2. रु० २०० प्रति २०' कंटेनर की दर से पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रस्तावित दर प्रस्तावित प्रशुक्क के समर्थन में पत्तन द्वारा भेजे गए किसी औचित्यपूर्ण विश्लेषण के अभाव में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई थी।

सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि सीएफएस में अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा की जाए और उपलब्ध करवाई गई सेवाओं की लागत का विधिवत् औचित्य देते हुए वहां पर ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए प्रेशुल्क की वसूली के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करे और इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन था, में शामिल किया जाए।

- 3.3. सीओपीटी ने जनवरी 2007 में समाहित प्रशुल्क के पूर्व सामान्य संशोधन के दौरान सीएफएस गतिविधि के लिए पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया था। परन्तु संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था।
- 4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने सीएफएस और पत्तन द्वारा प्रदत्त अन्य सुविधाओं में कार्गो और कंटेनर संबंधित प्रभारों के निर्धारण के लिए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें निम्नवत् हैं:—
 - (i). सीएफएस में निम्नलिखित गतिविधियां चलाई जाती हैं:-(क). निर्यात कार्गों का भरण ; (एलसीएल और एफसीएल दोनों)

- (ख). आयात कार्गो उतारना : (एलसीएल और एफसीएल दोनों)
- (ग). सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र में भरण और खाली करने के लिए रखे गए कंटेनरों का भंडारण।
- (घ). सीएफएस के ढंके हुए क्षेत्र और सीएफएस से जुड़े खुले क्षेत्र के भीतर कार्गों का भंडारण।
- (ii). सीएफएस गतिविधि ऐसी कोई सेवा उपलब्ध नहीं करवाता है जो पोतों से/पर कार्गों की उतराई/लदाई के लिए घाट पर सामान्यतः उपलब्ध करवाई जाती है। इसलिए, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों और कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गों पर प्रति टन आधार पृथक प्रभार प्रस्तावित किया गया है। यह आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रचलित कार्गों प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किया गया है।
- (iii). इसने आदेश दिनांक 26 जून 2006 द्वारा टीएएमपी द्वारा अनुमोदित सीएफएस में कंटेनरों पर भंडारण प्रभार बनाए रखने का प्रस्ताव किया है जोकि पैरा 3.1 (ii) में दिया गया है। तथापि, इसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40' से अधिक के कंटेनर के लिए पृथक स्लैब प्रस्तावित किया है।

भंडारण प्रभार लम्बे भंडारण और ट्रेड की बेहतरी के लिए ऐसी सुविधाओं की भावी भीड़ के लिए निरोधक के रूप में प्रगामी दर प्रस्तावित किए गए हैं।

- (iv). कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों / बैगों पर भंडारण प्रभार प्रति घन मीटर आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।
- (v). तीन दिन नि:शुल्क अवधि इस तथ्य पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है कि सीएफएस में कार्गों का औसत विराम समय 4.30 दिन है।
- (vi). रु० 100 प्रति टन अथवा उसका भाग की दर से नवीकरण प्रभार सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत कार्गो और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए प्रस्तावित किया गया है।
- 4.2. इसने 31 मार्च 2007 को सीएफएस प्रचालनों का लागत पत्रक भेजा है जो निम्नलिखित रिथित दर्शाता है:--

(रु० लाखों में)

					(रुप लाखा न)
क्र. सं.	विवरण	मराई/उतराई	कार्गो पर मंडारण प्रभार	कंटेनरों पर भूमि किराया	कुल
1.	आय	141.74	36.96	19.21	197.91
2.	अन्तर लागत	258.28	38.38	25.59	322.25
3.	निर्धारित लागत	26.00	36.08	20.16	82.24
4.	प्रतिलाभ	8.25	8.25		16.50
5.	लागत जमा प्रतिलाम (2+3+4)	292.53	82.71	45.75	420.99
6.	घाटा	(-) 150.79	(-) 45.76	(-) 26.54	(-) 223.09

दर्शाए गए घाटे के संबंध में, इसने निवेदन किया है कि पूरे घाटे को कवर करना व्यावहारिक नहीं होगा, क्योंकि यह ट्रेड के हित में नहीं होगा। पत्तन इस सुविधा की मार्केट करना चाहता है, और, इसलिए, मार्केटिंग के भविष्य के मद्देनजर, इसने प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के माध्यम से उच्चतर यात्राओं को आकर्षित करने के विशिष्ट उद्देश्य के साध्य कंटेनरों के भरण और खाली करने के लिए प्रचलित दरों में 20 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

- 4.3. सीओपीटी प्रस्ताव सीएफएस और अन्य पत्लन सुविधाओं में सेवाओं के लिए प्रस्तावित कंटेनर/कार्गी संबंधित प्रशुल्क के कारण अतिरिक्त शाय होने की संभावना नहीं दर्शाता है।
- 4.4. तदनुसार, पत्तन ने सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनर / कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए निम्नलिखित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:-
 - (i). भरण और उतराई प्रभारः

क्र.सं.	विवरण	दरें प्रति कंटेनर			
			20' से अधिक	: :	40' से अधिक
1.	आधे कंटेनर भार के लिए		1380	"].	2250
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	*	2760		4500

(ii). कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए अथवा खाली)ः

क्र.सं.	अमिग्रहण की अवधि	⁻20' से	⁻ 20' से अधिक		अधिक	40' से अधिक		
		विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अठडाठ में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ०डा० में)	तटीय (रु0 में)	
1.	पहले 3 दिन	नि:शुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	
2.	4थें से 15वें दिन	3.00	138	. 6.00	276	9.00	414	
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	. 18.00	828	
4.	उसके पश्चात	12.00	552	, 24.00	1104	36.00	1656	

(iii). ृ सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो और भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभारः

क्र .	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भा		
सं.		ढका हुआ क्षेत्र (रु०)	खुला क्षेत्र (रु०)	
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	नि:शुल्क	
2.	4थें से 15वें दिन	20	12	
3.	16वें से 30वें दिन	40	24	
4.	उसके पश्चात	75	45	

(iv). कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर भंडारण प्रभारः

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका माग प्रतिदिन अथवा उसका माग (रु०)
1.	प्रथम 3 दिन	. नि:शुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	′ 100

- (v). कंटेनरों पर भरण किए बिना सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों के लिए नवीकरण प्रभार रु० 100 प्रति टन अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया गया है।
- (vi). सीओपीटी ने सीएफएस गतिविधि के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को शासित करने वाली विभिन्न शर्तों का प्रस्ताव भी किया है।
- 5. ेनिर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपृष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी।
- 6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 22 मई 2009 द्वारा अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी।
- 7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 20 जून 2009 को सीओपीटी पिरसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण किया था। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में स्पष्ट किया है कि एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार और विलंबशुल्क की बजाय सभी प्रकार के कार्गों के लिए प्रगामी दरों पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। रांयुक्त सुनवाई में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।
- 7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी को कार्यालय पत्र दिगंक 22 मई 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

111011 110	alti isi it ti sitati alti alti alti alti alti alti alti	
क्र.सं.		सीओपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	वर्ष 2006-07 में लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा	कार्गो प्रबंधन प्रभारों से इतर सीएफएस के लिए कोई पृथक आय संहिता
	सविचारित सीएफएस गतिविधि से आय रु० 197.91	नहीं है। वर्ष 2006–07 से 2008–09 (वास्तविक) और अवधि 2009–10 के
	लाख वर्ष 200607 के लिए प्रतिवेदित सीएफएस	अनुमानों के लिए सीएफएस से सृजित आय नीचे दी गई हैं:-
	गतिविधि से कुल प्रहस्तन और भंडारण आय रु०	

Ė	1 101 00 THE /OTH COOK OF 1	1				/ **			
	481.06 लाख (आरई 2007-08 / बीई 2008-09 में			·		-velley A	० लाखों में)		
	दिए गए 2006–07 के लिए ब्रेकअप के अनुसार) से	क्र. आय सं. संहिता	विवरण	अगुपात	06-07	07-08 08-0		10-11	11-12
ŀ	मेल नहीं खाता है। वैयक्तिक सेवाओं अर्थात		नर्गो प्रबंधन	100%	97 57	7.44 83.47		219 37	219.37
	भरण/खाली करना, लागत विवरण में सुविचारित		मुमि किराया	75%	33.97	4.94 5.90	5.25	3.94	3.94
	कार्गो पर भंडारण प्रभार और कंटेनरों पर भूमि		वेलंबशुल्क	75%	96.21	143.65 126.1			
			रण / उतराई	75%	122.22	105,72 97.85	131.25	98.44	98.44
	किराया से आय भी वर्ष 2006–07 के लिए								
	वास्तविक आंकड़े भी भेजें।								
(ii).	चूंकि वर्ष 2008-09 पहले ही खत्म हो चुका है,	अब भेजा गर	ग संशोधि	त लागत	विवरप	Л 2008-09	(वास्तवि	क) आंव	कड़ों से
, ,	इसलिए लागत विवरण अस्थाई वार्षिक लेखों के						•	•	
			191 ()						
	अनुसार वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक आंकड़ों								
	से अद्यतन करें।								
(iii)	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तीन वर्षों की	वर्ष 2009-10	से 2011-	-12 के	अनुमान	-संशोधित ल	ागत विव	रण में ब	भेजे गए
	प्रशुल्क वैधता अवधि पर विचार करते हुए,	考:			•				
	सीओपीटी सीएफएस में प्रहस्तितं किए जाने के	,							
	लिए अनुमानित यातायात, अगले तीन वर्षी								
	2009-10, 2010-11 और 2011-12 के आय और	1.							
	व्यय भेजें।								
(iv).	(क). पिछले तीन वर्षो 2006–07, 2007–08 और	(क) और (ख)	आोधित	क्रीरे र्न	ोने टिग	गा है			
(14),		1 (47) OLK (CI)	. অপাদাধা	ખાર ૧	14 144	.17 6		1-	ीईयू में)
1	2008-09 के दौरान सीएफएस में प्रहस्तित							(0	ાફ્યૂ ન)
İ	वास्तविक कंटेनर यातायात और वर्ष 2009–10 से	विवरण	2006-07	2007-08	2008-	09 2009-10	2010-11	2011	-12
	2011-12 के अनुमान लागत विवरण में भेजें।				वैवरण			प्र <u>न</u> ुमान	-
		सीएफएस मे	5793	5282	476	1 3684	2763	270	53
	(ख). यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में, राजीव गांधी	यातायात	22222	050745		73 310000	0		
	(ख). पाताचारा पूरानुमाना के सदम न, राजाव नावा	आरजीसीटी में	226808	253715	- 2604	73 310000		"	'
	कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) प्रचालनों में इंडिया	यातायात	Ö	0	0	_	478000	5880	200
	गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल)	-आईसीटीटी में	۰	U	, ,	"	478000	3000	300
	प्रहरितत किए जाने की संभावना वाले कंटेनर और	यातायात	2.55	2.08	1.83	3 1.19	0.58	0.4	17
1	पत्तन द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात	सीएफएस	2.55	2.50	1.00		0.00		"
		यातायात कुल यातायात के				i			
	जब आरजीसीटी प्रचालन लाइसेंस करार के	प्रतिशत रूप							
	अनुसार पत्तन को वापस किए जाते हैं, के संदर्भ में	में							
j	प्रत्येक वर्ष के दौरान सीएफएस सुविधाओं को प्राप्त	अनुमानित					-		
	करने की संभावना वाले कंटेनर यातायात का	कटौतियां जब	0	9	18	36	52	53	2
	ब्रेकअप भेजें।	सीएफएस में			1			4	
1	77.017	2006-07							
		यातायात से				ĺ			
		तुलना की							
		जाती है							
i		(प्रतिशत में)			<u> </u>			_ا_	
		टिप्पणीः ३१ ३	भक्तूबर 20	109 तक	सीएफ	एस में याता	यात 2149	🤾 ट्रिइयू	्हें जो
		2009-10 के	पूर्वानुमानों	पर पहं	चने के	लिए सुविचा	रित किय	ा गया	है। वर्ष
		201011 से							
		सुविचारित वि							
		आरजीसीटी र							
(v).	(क). वर्तमान दर एवं वर्ष 2009–10 से 2011–12	वर्तमान दर अ							
	के लिए सीएफएस में प्रहस्तित किए जाने की	किए जाने की	संभावना	वाले थ्रा	र्ट के 1	लिए प्रस्तावि	त दर पर	आयः	अनुमान
	संभावना वाले थुपुट के लिए प्रस्तावित दर पर आय	भेजा गया है।		3.					~
	अनुमानन की विस्तृत गणना भेजें।								
	अनुसारा का विस्तृत नगा। वजा								
						•			
	(ख). विदेशगामी पोत के लिए डॉलर रूप में		डारण प्रभ	गर के ि	लेए प्रस	तावित दर :	28/10/	2009	को रु०
[निर्धारित भंडारण आय का अनुमानन वर्तमान	46.71 की वर्त							
	विदेशी मुद्रा विनिमय के आधार पर अद्यतन करें।	\		, ,	,			•	
}									
	आय के अनुमानन के लिए अंगीकृ विनिमय दर								
	दर्शाएं।								
(vi).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय	आगामी मजदू	री संशोधन	निर्धारण	। और ३	अन्य आर एंड	रुम व्यय	र सहित	अवधि
	अनुमान प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव भेजने	के लिए सीएप							
									03 10
	के समय सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक	से 2011-12	क ।लए ल	<u>।गत</u> विद	। रणम	व्यय अनुमान	लगाए ग	14 61	

	के वर्तमान संचलन और यातायात वृद्धि, यदि कोई हो, के लिए समायोजित के संदर्भ में लगाएं।	·
(vii).	(क). मैनिंग मान पर 2006 के राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण पुरस्कार पहले ही अधिसूचित किए जा चुके हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2. 6.2 भी अपेक्षा करता है कि पत्तन मैनिंग मान की नियमित सभीक्षा करता है कि पत्तन मैनिंग मान की नियमित सभीक्षा की जाए। संशोधित मैनिंग मान के अनुसार, कंटेनरों को भरने और खाली करने के लिए एक फोर्कलिफ्ट पर्याप्त है। तथापि, पत्तन ने इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित दो फोर्क लिफ्ट ट्रकों पर विचार किया है। इसके अलावा, संशोधित मैनिंग मान भरने और खाली करने के प्रचालन के लिए एक टेली क्लर्क और 4 मजदूर निर्धारित करता है। तथापि, पत्तन ने गैंगों की लागत का अनुमान लगाने के लिए 15 कर्मचारी प्रति गैंग सुविचारित किया है। सीओपीटी संशोधित मैनिंग मान के संदर्भ में अनुमानों को संशोधित करने पर विचार करें।	विभिन्न प्रचालनों / कार्यों के लिए संशोधित मैनिंग मान हेतु राष्ट्रीय अधिकरण पुरस्कार 2006 फरवरी में कार्यान्वित किया गया था। तत्पश्चात, इसे कई लेबर अनरेस्ट की वजह से वापस लिया गया था। तथापि, संशोधित मैंनिंग मान के कार्यान्वयन के लिए लेबर यूनियनों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया है। इसलिए प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय पुरस्कार पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन में विभिन्न प्रचालनों के लिए समय और चालन अध्ययन करने के लिए जरूरी कार्रवाई की जा रही है। मैनिंग मान के संशोधन के मामले में संशोधन, यदि कोई हो, और कर्मचारी लागत में परिणामी कंटौती ऐसे अध्ययनों के परिणाम के बाद ही संभव होगा।
	(ख). सीएफएस में ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, सीओपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और तीन वर्षों 2009–10 से 2011–12 के लिए सीएफएस में प्रहरितत किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के लिए उसपर लागत मेजें।	भरने/खाली करने की गतिविधियों के लिए कार्गो प्रहस्तन लेबर के लिए मौजूदा मैनिंग मान 12 मजदूर जमा एक गैंग के लिए एक लीडर है।
	(ग). पुष्टि करें कि प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डैटम समय—समय पर संशोधित किए जाते हैं। कृपया दर्शाएं जब वर्तमान डैटम निर्धारित किए गए थे।	प्रोत्साहन भुगतानों के लिए डैटम समय—समय पर संशोधित किया गया है। वर्तमान डैटम 01/12/2004 से निर्धारित किया गया था।
	(घ). फोर्कलिफ्ट की लागत का अनुमान लगाने के लिए 993 गैंगों पर विचार करने की प्रासंगिकता रवष्ट नहीं है। कृपया स्पष्ट करें।	मैंनिंग मान के अनुसार, सीएफएस में भरने/खाली करने के प्रचालनों के लिए प्रति गैंग प्रति पारी दो फोर्क लिफ्ट दिए गए हैं।
	(ङ). फोर्कलिफ्ट प्रभार रु० ४२० प्रति घंटा अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	रु० 420/- प्रति घंटा का प्रभार विदेशी कार्गों के लिए उपयोक्ताओं को हल्की फोर्क लिफ्ट किराये पर देने के लिए लागू प्रभार है। वर्तमान में केवल विदेशी कार्गों सीएफएस में प्रहस्तित किया जा रहा है।
	(च). गैंग की लागत के निर्धारण के लिए रु० 571 प्रति कामगार प्रतिदिन की मजदूरी लागत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। इस लागत का विस्तृत ब्रेकअप भेजें और यह भी पुष्टि करें कि क्या लागत में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।	मजदूरी लागत प्रति कामगार प्रतिदिन के लिए रू० 571/– का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:– वेतन – रू० 415–00 प्रोत्साहन – रू० 125–00 पीएलआर – रू० 14–38 नकदीकरण – रू० 16.46
		कुल रु० 570–84 (रु० 571 में पूर्णिकित)
(viii).	कार्यालय स्टॉफ और पर्यवेक्षण स्टाफ की लागतः	मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया है।
	(क). पर्यवेक्षण कार्य के लिए तैनात 41 सदस्यों के स्टॉफ का ब्रेक भेजें। स्पष्ट करें कि क्या यह पारी अथवा तीन पारियों के लिए है। यह भी पुष्टि करें कि प्रस्तावित तैनाती प्रासंगिक खंड का संदर्भ देते हुए संशोधित मैनिंग मान के अनुसार है।	ब्रेकअप निम्नवत् है:— (क). ब्रेकअप निम्नवत् है:— सहायक यातायात प्रबंधक - 1 डब्ल्यू/ पर्यवेक्षक - 4 उप डब्ल्यू/स - 3 सहाठ डब्ल्यू/स - 3

	टैली सुपर		- 4
]	शैंड राइट	Ţ.	4
	शैड क्लर्क		- 6
	मिस्त्री		- · 5
	लास्कर		- 4
	पर्णकालिक	सफाई कर्मचारी ,	- 1

	कुल		- 41
(ख). स्टॉफ लागत के अनुमानन समय और समयोपरि लागत श फोर्कलिफ्ट प्रभारों की लागत औ अनुमानन 8 घंटों के लिए किया देखी गई भिन्नता की जांच करें	प्रचालन व तैनाती मैं में रात्रि प्रतीक्षा सीएफएस गमिल है जबिक किय गय र गैंग लागत का प्रचालनात्म गया है। कृपया स्टाफ की	रता है। तैनात किया गया स्टॉफ मेंग मान के स्कोप के बाहर है। में स्टॉफ की लागत गणना में है। तथापि, समयोपरि व्यय	2000 बजे से 2200 बजे तक का दो पारियों के लिए हैं। उपर्युक्त रात्रि प्रतीक्षा भत्ता शामिल नहीं ्लेजिटिमेट लागत हैं क्योंकि मयोपरि डयूटी के लिए कई बार
संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।			
(ग). उपरिव्ययः (i). प्रचालन लागत के 50 प्रतिश प्रचालन के लिए उपेरिव्यय अनु आधार स्पष्ट करें।		ा किया गया संशोधित लागत ने के बाद है।	विवरण वास्तविक उपरिव्यय पर
(ii). सामान्य संशोधन प्रस्ताव के द्वारा दाखिल किया गया लागत वि कि अनुमानित प्रबंधन और सामान्य	विवरण दर्शाता है	वेत लागत विवरण में संशोधन कि	ज्या गया है।
संबंधित गतिविधि में कुल प्रचा लगभग 25 प्रतिशत होता है जिर भी शामिल है। उपर्युक्त के आले	ालन लागत का समें यह गतिविधि		
में सेवाओं के लिए प्रचालन लागत पर उपरिव्यय के अनुमान का औरि	त के 50 प्रतिशत वेत्य बताएं।		
(iii). सीएफएस प्रचालन के लिए मदों का ब्रेकअप जो उपरिव्ययों व किए गए हैं, वर्ष 2006–07, 2008–09 के वास्तविक आंकड़ों	के अधी न समूहित की लागत 2007–08 ओर लाइटिंग,	ı, और सेवा विभागों जैसे मेरि जल आपूर्ति, बिलिंग, लेखापरीक्ष	ों कार्यालय और सामान्य प्रशासन डेकल, सुरक्षा, अग्निशमन आदि, ा, लेखांकन आदि की आबंटित
(ix). (क). लागत विवरण में सुविचारित	रु० ४ करोड़ के सीएफएस	का पंजी निवेश	
निवेश का ब्रेकअप भेजें। परिसं	पत्तियों की शरू 30/03/1	986 - निर्माण	- হ০ 19.76 লাভা
करने की तारीख दर्शाएं और पूर्व			- ·रु० 372.76 लाख
		الماليا	00 372,70 dig
व्यय २००६-०७ के बही खातों मे	न पूजाकृत ।कथा	कुल	रु० ३९२.५२ लाख
गया था।	_~ _ \	301	
वर्ष 2007-08 और 2008-09 के यथा सुविचारित सकल प्रखंड 3	भौर निवल प्रखंड	वार्षिक मूल्यहास	- रु० 9.58 लाख
वर्ष 2009—10 से 2011—12 के स्थिति के साथ भेजें।	लिए अनुमानित	31/3/09 को निक प्रखंड	ल रू० २४६.४१ लाख
		प्रखंड 31/3/08 को निव प्रखंड	ल रु० २५५.९९ लाख
1	,		
		-10,, 2010—11 और 2011—12 व ब, रु0 227.25 लाख और रु0 21	के लिए निवल प्रखंड क्रमशः रु०
(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के			सार बही खातों में स्ट्रेट लाइन
अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधि निर्धारित जीवन प्रतिमानकों परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर	विनयम 1956 में पद्धित द्वार के आधार पर है जिसे र र सुविचारित किए है।	ा परिकलित किया गया है। यह	तार पहा खाता न रट्रट लाइन है टीएएमपी दिशानिर्देशों से विपथन में पहले ही संबोधित किया गया
जाने की आवश्यकता है। ल	गगत गणना में		

	सीओपीटी द्वारा परिकलित मूल्यहास प्रशुल्क	
	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत नहीं होता है। (ग). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, महापत्तन न्यास/निजी टर्मिनल दोनों नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए हकदार हैं जोकि वर्तमान में 16 प्रतिशत की दर से ख़ीकार्य है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि लागत गणना में प्रतिलाभ 6 प्रतिशत क्यों परिकलित किया गया है।	संलग्न किए गए संशोधित लागत विवरण में, 16 प्रतिशत की दर से आरओआई पर विचार किया गया है और निवेश पर ब्याज अलग रखा गया है।
	चूंकि 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ प्रतिशत ऋण के लेखा लागत में लिया जाता है, इसलिए निवेश पर ब्याज को परिकलन से अलग किए जाने की जरूरत है।	
(x).	सीएफएस क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस क्षेत्र के लिए पट्टा किराया अवंसर लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। दरें ढके हुए और खाली क्षेत्र के लाइसेंसदार के लिए दरमान में उपलब्ध प्रभारों के अनुसार परिकलित की गई है।
(xi).	सीओपीटी ने अपने दरमान की समीक्षा के लिए अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव हाल ही में दाखिल किया है। कृपया सुनिश्चित करें कि इस प्रस्ताव में सुविचारित किए जाने वाले निवल प्रखंड पर व्यय/उपरिव्यय/निवल प्रखंड/प्रतिलाभ का अनुमानन सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किए गए अनुमानों के अनुसार है।	सीएफएस प्रचालन कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की उप-गतिविधि है। लागत विवरण में मुख्य गतिविधि के ब्योरे शामिल हैं।
(xii).	वर्तमान दरमान सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए कार्गो के मामले में कार्गो पर लागू दर पर विलंबशुल्क की लेवी निर्धारित करता है। ढके हुए स्थान/खुले क्षेत्र के लिए सीएफएस में खाली किए गए/भरे गए, आयात/निर्यात कार्गो पर प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस में भंडारण प्रभार कार्गो प्रबंधन प्रभारों के स्थान पर प्रस्तावित किए गए हैं। भंडारण प्रभार विलंबशुल्क के प्रावधानों को प्रतिस्थापित करने के लिए टेलीस्कोपिक दरों पर प्रस्तावित किए गए हैं। प्रस्ताव उपयोक्ता की लागत को कम करने और संसाधनों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए कार्गो आकर्षित करने के लिए व्यापार संबर्धन प्रयास है।
(xiii).	सीएफएस में कार्गो भरने/खाली करने पर निःशुल्क अवधि आयात कार्गों के लिए 7 दिन और निर्यात कार्गों के लिए 12 दिन से कम कर प्रस्तावित दरमान में 3 दिन करने के कारण स्पष्ट करें। पिछले दो वर्षों 2007–08 और 2008–09 में	निःशुल्क अवधि कार्गो प्रबंध कार्गो के रूप में युक्तिसंगत बनाई गई है और सीएफएस में विलंबशुल्क प्रभार टेलीस्कोपिक भंडारण प्रभारों के स्थान पर प्रतिस्थापित किए गए हैं जो उपयोक्ताओं के लिए लागत में कम हैं। सीएफएस में औसत विराम समय निम्नवत् है:—
•	सीएफएस में रहने वाले कार्गों का औसत विराम समय आयात कार्गों और निर्यात कार्गों दोनों के लिए अलग—अलग दर्शाएं। सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गों पर निःशुल्क अविध में कटौती के कारण होने वाली संभावित अतिरिक्त	(दिनों में) कार्गों का प्रकार 2007-08 2008-09 आयात 8.9 8.5 निर्यात 3.5 3.2
	आय दर्शाएं।	जैसाकि इन वर्षों में यातायात से देखा जा सकता है, पत्तन सीएफएस निर्यात सीएफएस है जहां निर्यात लेखा के लिए भरण प्रचालन कुल प्रहस्तन का लगभग 80 प्रतिशत है और इसलिए 2008–09 में सीएफएस में कार्गों का औसत विराम समय केवल 4.26 दिन रहा है।
(xiv).	हालांकि सीओपीटी ने प्रत्येक गतिविधि अर्थात भरना/खाली करना के लिए लागत गणना, कार्गो पर भंडारण प्रभार, कंटेनरों पर भूमि किराया भेजने का प्रयास किया है, परंतु यह स्पष्ट नहीं है कि प्रत्येक गतिविधि में अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए सीएफएस सुविधा के लिए प्रस्तावित दरें	वर्तमान और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय की विस्तृत गणना निम्नवत् है:-
	कैसे प्रस्तावित की गई हैं। इस संबंध में, वर्तमान और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय की विस्तृत गणना भेजें।	में यातायात (टीईयू में) भरण/खाली 130.46 175 175 75.71 210 210 करना (रु0 लाखों में)

		भूमि किराया 7.87 7.00 4.57 4.57 4.57 4.57 भंडारण 83.47 105.00 48.44 48.44 48.44 48.44
	·	भडारण 83.47 105.00 48.44 48.44 48.44 48.44
1		संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित आंकड़ों के अनुसार आय अनुमानन सही
		िकिया गया है।
(xv).	कंटेनर से व्यक्तिगत सामानों / बैगों उतारने पर	व्यक्तिगत सामान ऐरणाकूलम घाट में पृथक शैंड (क्यू 6) में उतारे और
` ′	पृथक भंडारण प्रभार प्रस्तावित करने के लिए पत्तन	सुपुर्द किए जाते हैं। यात्रियों के बैग उतारने की गतिविधि उसी तरह है
	से अपेक्षा करने वाली परिस्थितियां स्पष्ट करें। नई	जिस तरह सीएफएस में कार्गो। वर्ष 2009-10 से 2011-12 अवधि के लिए
}	प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोद्भूत होने की संभावना	नई प्रशुल्क मद के लेखा पर प्रोद्भूत होने की संभावना वाली अतिरिक्त
	वाली अतिरिक्त आय वर्ष 2009-10 से 2011-12	आय बहुत कम है।
	के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाएं।	
(xvi).	कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामानों/बैगों पर	प्रचलित दरमान के अनुसार व्यक्तिगत सामानों पर घाटशुल्क और
	प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने का आधार भी	विलंबशुल्क सीबीएम के अनुसार विनिर्दिष्ट किए गए हैं। टेलीस्कीपिक दरों
	दर्शाएं। प्रति घन मीटर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	पर मंडारण प्रभार घाटशुल्क और विलंबशुल्क के स्थान पर प्रस्तावित किए
1	दर आधार पर इस प्रशुक्क मद के लिए लेवी की	गए थे क्योंकि वे कंटेनरों से उतारे गए ओर सुपुर्द किए गए व्यक्तिगत
	इकाई प्रस्तावित करने के कारण भी स्पष्ट करें।	सामानों के मामले में किए गए हैं। भंडारण प्रभार प्रति सीबीएम प्रस्तावित किए गए थे और चूंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः भारी मात्रा में अन्य
ĺ		कार्गों से हल्का होता है। वर्तमान में, सीएफएस में कार्गो का औसत भार
		प्रति टीईयू 14 मी०ट० है जबिक व्यक्तिगत सामान का औसत भार प्रति
		टीईयू केवल 4 मी०ट० है। तथापि, व्यक्तिगत सामान की औसत मात्रा प्रति
1		टीईयू लगभग 25 सीवीएम है जो बड़े भंडारण क्षेत्र की अपेक्षा करता है।
		इसलिए, सीबीएम में व्यक्तिगत सामानों के लिए मंडारण प्रभार प्रस्तावित
		करना उपयुक्त माना गया था। तथापि, हाल ही में, सभी महापत्तनों के लिए
		पत्तन समुदाय प्रणाली (पीसीएस) लागू करने के सरकार के निर्णय ने
		ऑनलाइन लेनदेन और कार्गो निकासी के लिए दस्तावेजों की प्रक्रिया को
)		सरल बनाया है। आयात और निर्यात कार्गों के लिए अपेक्षित दस्तावेज जैसे
		प्रवेश बिल और शिपिंग बिल क्रमशः ऑनलाइन उपलब्ध हैं। आयातित
		व्यक्तिगत सामानों की निकासी के लिए अपेक्षित दस्तावेज बैगेज घोषणापत्र
		है, जोकि अभी ऑनलाइन उपलब्ध नहीं है। तथापि; इन दस्तावेजों में केवल भार की इकाई है और सामानों की मात्रा शामिल नहीं है। इसने पत्तन
		न्यास को बिल ऑफ लैंडिंग जैसे अन्य ऑफलाइन दस्तावेजों पर विश्वास
		करने के लिए जरूरी किया है जहां सीबीएम में सामानों की मात्रा उपलब्ध
1		है। यह ऑनलाइन लेनदेन को क्यूबरकम बनाता है। इसलिए यदि
		अनुमोदित किया जाता है तो पत्तन को व्यक्तिगत सामानों के लिए भी
	·	भंडारण प्रभार मी०ट० में प्रस्ताव करना होगा जैसा कार्गों के मामले में है
	· ·	परंतु पूर्ववर्ती प्रस्ताव के वित्तीय प्रभाव को बराबर करने के लिए प्रस्तावित
		प्रति सीबीएम के छह गुना पर।
1	}	पुरुवादित संशोधित प्राप्त विरामन के
		प्रस्तावित संशोधित प्रभार निम्नवत् है:
		कंटेनरों से उतारे गए व्यक्तिगत सामान / बैंगों पर मंडारण प्रमार
	·	क्र. अमिग्रहण की दरःप्रति टन अथवा उसका माग प्रतिदिन
]		कि. अभिग्रहण की दरःप्रति टन अथवा उसका भागः प्रतिदिन सं अवधि अथवा उसका भागः (रु०)।
1		स. अवध अथवा उसका मान (रुण) 1. प्रथम 3 दिन निःशुल्कः
		1. प्रथम 3 दिन 2. 4थें से 15वें दिन 150)
		3. 16वें से 30वें दिन 300.
		4. उसके पश्चात 600'
(xvii).	प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 यह कहने के लिए	भूमि किरायों पर शर्त प्रस्तावित अनुसूची में शामिल की गई है।
	संशोधित करें कि कंटेनर के लिए निःशुल्क दिवस	3.7.
	सीएफएस में भरने/खाली करने के लिए कंटेनर	
	के स्थापन की तारीख से गिनती किए जाएंगे।	
(xviii).	निःशुल्क अवधि की शुरूआत, परित्यक्त एफसीएल	उक्त शर्ते सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में शामिल की गई है।
	कंटेनरों के लिए लागू भंडारण प्रभार से संबंधित	•

ſ		अनुसूची 4.2 – कंटेनरों पर भूमि किराया के अधीन	
-		वर्तमान दरमान में निर्धारित शर्ते 1 से 4 प्रस्तावित	
١	Ì	अनुसूची में शामिल की गई नहीं पाई गई है।	
		कंटेनरों पर भूभि किराये के लिए लागू ये शर्ते	
		प्रस्तावित अनुसूची में शामिल करें।	
	(xix).		कंटेनरों में ऐसे कार्गों को भरने की प्रवृत्त गतिविधि किए बिना कार्गों के
		कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए	
			प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।

- 8.1. सीओपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा यह कहते हुए सीएफएस के लिए सही लागत विवरण भेजा था कि आंकड़ों का सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रतिवेदित/अनुमोदित प्रासंगिक आंकड़ों से मिलान किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में, पत्तन ने वर्ष 2010—11 और 2011—12 के प्रत्येक वर्ष में रुठ 27.19 लाख का अतिरिक्त आय का अनुमान लगाया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में सीएफएस गतिविधि के 2009—10 में रुठ 62.49 लाख, 2010—11 में रुठ 202.68 लाख और 2011—12 में रुठ 201.15 लाख घाटे में रहने का अनुमान लगाया गया है। तत्पश्चात, पत्तन ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009—10 के लिए सीएफएस गतिविधि हेतु वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे।
- 8.2. पत्तन ने आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 में अनुमोदित दरमान में शोधन के बारे में बताते समय अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 हारा वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्ष को 'पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाएं' के स्थान पर शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं' प्रतिस्थापित करते हुए संशोधित करने का सुझाव दिया था।
- 9. इस मामले में विचार—विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।
- 10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित रिथित प्रकट होती है:-
 - (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने ईमेल दिनोंक 3 जून 2010 द्वारा वर्ष 2009—10 के वास्तविक यातायात, आय और लागत भेजे थे। चूंकि वर्ष 2009—10 पहले ही खत्म हो चुका है। इसलिए, सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी 2010 द्वारा पहले भेजे गए वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा दाखिल किए गए कंटेनर फ्रेंट स्टेशन (सीएफएस) गतिविधि का लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर में वर्ष 2009—10 में रुठ 143.48 लाख और दो वर्षों 2010—11 ओर 2011—12 के लिए रुठ 457.61 लाख का राजस्व घाटा दर्शाता है। पत्तन का प्रस्ताव वर्तमान भरने और खाली करने के प्रशुल्क में वृद्धि की मांग करते हुए इस गतिविधि को आंशिक रूप से पूरा करने और सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में उतारे/भरे गए कार्गों के लिए विलंबशुल्क प्रभार और एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार के लिए निर्धारित प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए है।
 - (ii). सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवंरण में किए गए मुख्य संशोधन निम्नलिखित हैं:-
 - (क). पत्तन द्वारा भेजे गए आंकड़ों से, ये देखा गया है कि राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (आरजीसीटी) में प्रहस्तित कंटेनर यातायात का लगभग 1.8 प्रतिशत से 2 प्रतिशत पत्तन सीएफएस की सेवाएं प्राप्त करता है। उद्धिरत करते हुए कि इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड द्वारा कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसिशपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी), वालारपादम में विख्थापन, पत्तन ने पत्तन सीएफएस में कंटेनर यातायात वर्ष 2008–09 में प्रहस्तित 4761 टीईयू से कम कर वर्ष 2009–10 में 3684 टीईयू (प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़े 3880 टीईयू) पूर्वानुमानित किया है और आगे यातायात पूर्वानुमानों को कम करके वर्ष 2010–11 से 2011–12 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 2763 टीईयू किया है।

कोचीन पत्तन न्यास में, पूरी तरह से सीएफएस सुविधा विकसित की गई है। जब एक सुविधा सृजित की जाती है तो इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाना चाहिए। पत्तन द्वारा ऑफर की गई सीएफएस सुविधा पत्तन क्षेत्र में केवल एक उपलब्ध बताया गया है परन्तु इसे जहां कहीं विकसित विकसित किए जाने वाले अन्य निजी सीएफएस से प्रतिरपर्धा का सामना करना होता है। पत्तन ने रवीकार किया है कि सीएफएस में कटेनर यातायात कम हो रहा है। इसलिए, उपयोक्ता संगठनों में से कुछ ने सही कहा है कि सीएफएस प्रशुक्क में वृद्धि से यातायात ओर कम होगा। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए पत्तन को मात्राओं को आकर्षित करने के लिए अपने सीएफएस का मार्केट करना चाहिए और सीएफएस में ऑफर की गई सेवाओं की उत्पादकता में सुधार करने की संमावनाओं को तलाशना चाहिए तािक सृजित सुविधाओं के उपयोग में सुधार किया जा सके।

हालांकि सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारण में यातायात में उपयुक्त बढ़ोतरी पर विचार किया जाता है, परन्तु इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2010–11 से 2011–12 के दौरान सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने की संभावना

11

वाला कंटेनर यातायात वर्ष 2009—10 में सीएफएस में प्रहस्तित किए गए प्रतिवेदित यातायात पर 3880 टीईयू बनाए रखा गया है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, आय का अनुमान वर्ष 2009—10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदत स्तर पर बनाए रखा गया है।

(ख). थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर अनुमानित व्यय में वार्षिक वृद्धि का स्वीकाय स्तर जो वर्ष 2010—11 में की गई प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में स्वीकृत की गई है, 3.76 प्रतिशत है। प्रासंगिक लागत मदों की वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों में वर्ष 2010—11 और 2011—12 के प्रत्येक वर्ष के लिए उल्लिखित स्तर पर सुविचारित की गई है।

(ग). वर्ष 2009—10 के लिए हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रक के प्रचाल की लागत पत्तन द्वारा भेजी गई है जोकि सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनर यातायात से संबंधित है। चूंकि वर्ष 2010—11 और 2011—12 के यातायात अनुमान 2009—10 के समान स्तर पर बनाए रखे गए हैं, इसलिए इस उपस्कर के प्रचालन के लिए लागत अनुमानन पत्तन द्वारा वर्ष 2009—10 के लिए प्रेषित वास्तविक लागत पर सुविचारित किया गया है परंतु वर्ष 2010—11 ओर 2011—12 के लिए 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि।

(घ). भरने और खाली करने के प्रचालनों के लिए तैनात किए गए लेवर की लागत और सीएफएस गतिविधि के लिए आवंटित कार्यालय और पर्यवेक्षण स्टॉफ की लागत में पत्तन कामगारों के लिए हाल ही में समाहित मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल नहीं किया गया था। पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2009—10 में कुल मजदूरी का 15 प्रतिशत था। हाल ही में, महापत्तन न्यासों के सभी कर्मचारियों और कामगारों के वेतन और मजदूरी में 23 प्रतिशत वृद्धि की गई थी। इसलिए, मजदूरी संशोधन के प्रभाव को शामिल करने के लिए वर्ष 2010—11 के लिए लेवर और कार्यालय तथा पर्यवेक्षण स्टॉफ की मजदूरी लागत का अनुमानन संशोधित किया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर पर विचार किया गया है।

(इ). पत्तन ने वर्ष 2009—10 के लिए इस गतिविधि को आवंटनीय निवल वित्त आय को अलग करने के पश्चात वारतिवक निवल वित्त और विविध व्यय (एफएमई) नहीं भेजा है। प्रशुल्क के हाल ही में समाहित सामान्य संशोधन के हिस्से के रूप में समग्र पत्तन के लिए लागत स्थिति से अवगत करवाते समय वित्त और विविध व्यय (एफएमई) के अनुमान मुख्यतः पेंशन भुगतानों के अनुमानन के संदर्भ में समायोजित किए गए थे। इस गतिविधि में निवल वित्त और विविध व्ययों का आवंटन भी उस सीमा तक संशोधित किया गया है।

(च). सीओपीटी ने यह उद्धरित करते हुए अपनी गणनाओं में सीएफएस क्षेत्र के लिए अनुमानित पट्टा किराया शामिल किया है कि यह एक अवसर लागत है। यह प्रशुक्क 2005 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा पद्धित का अनुसरण करते हुए सभी मौजूदा महापत्तन न्यासों के लिए है। अन्य सेवाओं के लिए कोचीन पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों में भी मौजूदा दरमान में दरें निर्धारित करते समय, भूमि के लिए पट्टा किराया पत्तन द्वारा ऑफर की गई प्रत्येक सेवा के लिए नहीं है। भूमि का मूल्य परिसंपत्ति के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है और प्रतिलाम भूमि के ऐतिहासिक मूल्य पर स्वीकृत किया गया है। इसलिए, लागत गणना में सीओपीटी द्वारा अनुमानित कल्पित पट्टा किराया स्वीकृत नहीं किया गया है।

(छ). पत्तन द्वारा सीएफएस गतिविधि के लिए प्रासंगिक परिसंपत्तियों के नियल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ परिकलित किया गया है। निवेश पर प्रतिलाभ क्षमता उपयोगिता से जुड़ा होना चाहिए और प्रशुक्क दिशानिर्देश पूरा प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए क्षमता उपयोगिता के 60 प्रतिशत का न्यूनतम स्तर निर्धारित करते हैं। यह देखा गया है कि वर्ष 2008–09 में 4761 टीईयू ने सीएफएस सेवा प्राप्त की है (2004–05 में उच्चतम 6234 टीईयू प्रतिवेदित की गई हैं)। वर्तमान मामले में, पत्तन ने सीएफएस की अभिकल्पित क्षमता निर्धारित नहीं की है और इसलिए क्षमता उपयोग रत्तर विपथित नहीं किया जा सकता। निवल प्रखंड पर प्रतिलाभ का परिकलन वर्तमान मामले में केवल सांख्यिकीय कार्यवाही है क्योंकि यह गतिविधि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के पहले भी दो वर्षों 2010–11 और 2011–12 के लिए रु० 272.87 लाख का घाटा होगा। यदि पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुक्क वृद्धि स्वीकृत की जाती है तो भी यह घाटा पूर्णतः खत्म नहीं होगा।

(iii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2009—10 से 2010—11 का लागत विवरण संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक—1 रूप में संलग्न किया गया है। चूंकि वर्ष 2009—10 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010—11 और 2011—12 के लिए लागत स्थिति का प्रभाव प्रशुक्क समीक्षा पर निर्णय के लिए सुविचारित किया गया है। प्रतिलाभ के बाद इस गतिविधि में कुल घाटा वर्ष 2010—11 और 2011—12 के लिए रू0 344.06 लाख है जो प्रशुक्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित प्रचालन आय का 85 प्रतिशत औसत घाटा परिगणित करता है।

23 फरवरी 2010 को पत्तन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटान के समय, सीएफएस के लिए प्रशुल्क मदों में तब तक यथास्थिति बनाए रखी गई थी जब तक सीएफएस प्रस्ताव का निपटान करते हुए पृथक आदेश पारित नहीं किया जाता है। यह देखा गया है कि सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि भारी घाटे में थी और समग्र पत्तन भी पूर्व—संशोधित प्रशुल्क पर वर्ष 2010—11 और 2011—12 के लिए पर्याप्त घाटा भी दर्शाया था। 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित संशोधित दरमान में प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करने के बाद भी वर्ष 2010—11 और 2011—12 के लए रु० 152.52 करोड़ का घाटा पूरा नहीं होगा। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति और इस गतिविधि में भी प्रदर्शित घाटा भी, कुछ वसूली के साथ सीएफएस प्रशुल्क मदों में संशोधन की मांग करने वाला पत्न का प्रस्ताव अनुवर्ती विश्लेषण में यथा चर्चा अनुसार विचार की अपेक्षा करता है।

(क). पत्तन ने सीएफएस में कंटेनरों से कार्गों की उतराई और भराई के लिए वर्तमान प्रभारों में 20 प्रतिशत बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है। कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे कोचीन स्थीमर एजेंट्स असोसिएशन और केरल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने अन्य निजी सीएफएस की तुलना में भराई / उत्तराई प्रचालन में कम उत्पादकता का उल्लेख किया है और टिप्पणी की है कि उत्पादकता में वृद्धि की जाती है तो समग्र घाटा कम किया जा सकता है।

कंटेनरों को भरना और खाली करना मुख्यतः लेवर उन्मुख रोवा है। पत्तन द्वारा किए जा रहे मैनिंग मान के अध्ययन की रिपोर्ट के आधार पर पत्तन संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वित करने के लिए सहमत है। यह रवीकार करना होगा कि यदि संशोधित मैनिंग मान कार्यान्वित किया जाता है और उत्पादकता रतरों में सुधार किया जाता है तो इससे प्रत्यक्ष लेवर की लागत कम हो सकती है परंतु पत्तन की समग्र घाटा स्थिति में कोई अल्पाविध परिवर्तन नहीं किया जा सकता क्योंकि अधिशेष लेवर की लागत उपरिव्ययों में गिनी जाएगी। जैसािक पहले उल्लेख किया गया है कि पत्तन की समग्र लागत स्थिति और इस गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्तमान प्रभार में पर्याप्त घाट बढ़ोतरी की मांग करते हैं। पत्तन ने स्वयं वर्तमान प्रभार में केवल 20 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है जो केवल घाटे का एक हिरसा कवर करेगा। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति और इस गतिविधि में भारी घाटे के मद्देनजर, भरण और उतराई के लिए दरों में 20 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है।

(ख). वर्तमान दरमान के अनुसार, सीएफएस में भरे गए/खाली किए गए कार्गों से एलसीएल कार्गों प्रबंधन प्रभार अदां करने की अपेक्षा की जाती है जो अंतरण में कार्गों के लिए लागू सामान्य विलंबशुल्क प्रभारों के अलावा ज्यादातर घटकों के लिए रू० 20/- से रू० 50/- प्रति टन के बीच है।

सीओपीटी ने एकल प्रशुल्क मद अर्थात वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभारों और विलंबशुल्क प्रभारों के स्थान पर सीएफ़एंस यार्ड में प्रभार्य भरे गए/खाली किए गए आयात/निर्यात कार्गो पर मंडारण प्रभार के साथ वर्तमान व्यवस्था को युक्तिसंगत वनाने का प्रस्ताव किया है।

अंतरण मंडारण सुविधा उपलब्ध करवाने वाले घाटों पर प्रहस्तित कार्गों के लिए यथा उपलब्ध निर्यात कार्गों के लिए 12 दिन और आयात कार्गों के लिए 7 दिनों की मीजूदा निःशुल्क अविध के स्थान पर सीएफएस यार्ड और अन्य पत्तन सुविधाओं में खाली किए गए/भरे गए आयात और निर्यात दोनों कार्गों के लिए 3 दिनों की एकसमान निःशुल्क अविध प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने सीएफएस में आयात और निर्यात कार्गों के लिए औसत विराम समय के आधार पर प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को तर्कसंगत वताया है जोकि वर्ष 2008-09 के लिए 4.3 दिन है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएफएस सेवाएं प्राप्त करने वाले कार्गों के लिए निर्धारित वर्तमान भंडारण प्रशुल्क केवल सीएफएस प्रचालन के लिए ही निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन का प्रस्ताव सिर्फ सीएफएस के लिए लागू पृथक भंडारण अनुसूची निर्धारित करने के लिए है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.8.1 पत्तनों को निःशुल्क अविध निर्धारित करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रस्तावित निःशुल्क अविध स्वीकार की गई है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे अथवा खाली किए जाने वाले कार्गों के लिए भंडारण प्रभार 4 से 15 दिनों के प्रथम रलैव के लिए ढके हुए स्थान और खुले स्थान के लिए क्रमशः रु० 20 और रु० 12 पर ढके हुए और खुले के लिए पृथकतः प्रस्तावित किया गया है। अनुवर्ती रलैबों के लिए, भंडारण प्रभार प्रथम रलैव के लिए प्रस्तावित दर के 2 और 3.75 गुना पर प्रस्तावित किया गया है। सीएफएस कार्गों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मौजूदा प्रशुक्क से ज्यादा है तािक यार्ड से कार्गों की तेजी से निकासी की जा सके। इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि भंडारण प्रभार एक संसाधन है जिसका सर्वोत्तम रूप में उपयोग किया जाना चािहए। 15 दिनों के बाद कार्गों के अतिविशम के लिए प्रस्तावित टेलीस्कोपिक दरें निरोधक के रूप में कार्य करेंगी और पत्न को संसाधनों तथा सीएफएस क्षेत्र के सर्वोत्तम उपयोग में सहायता भी प्रदान करेगी। इसलिए, प्रस्तावित भंडारण प्रभार अनुमोदित किया गया है। अब अनुमोदित प्रशुक्क व्यवस्था के अधीन, घाटशुक्क दर पर प्रभायं वर्तमान एलसीएल कार्गों प्रबंधन प्रभार हटा दिया गया है और भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुक्य अविध की समादित के वाद लागू किया गया है जिससे पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित उपयोक्ताओं को कुछराहत मिलने की संभावना है। अतिरिक्त राजस्व महत्वपूर्ण नहीं होगा क्योंकि प्रमुख कार्गों अर्थात सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनर यातायात का 80 प्रतिशत निर्यांत किया जाना वताया गया है जो औसतन 3:2 दिन रूकता है।

सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरे गए और खाली किए गए कार्गों पर भंडारण प्रभार के लिए पृथक प्रशुक्क के निर्धारण के मददेनजर वर्तमान दरमान की अनुसूची 5.4 के अधीन एलसीएल कार्गों प्रबंधन प्रभार की वसूली संबंधी वर्तमान टिप्पणी 2 और विलंबशुक्क प्रभार की वसूली के लिए शर्त निर्धारित करने वाली अनुसूची 5. 2 के अंतर्गत टिप्पणी 3 हटा दी गई है।

(ग),

कोचीन पत्तन न्यास के मौजूदा दरमान की अनुसूची 5.3 परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली के लिए शर्ते विनिर्दिष्ट करती है जो सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनरों पर भी लागू होगी।

पत्तन ने दो नई प्रशुल्क मदों अर्थात कंटेनरों से व्यक्तिगत सामान/बैगों को उतारने पर मंडारण प्रभार और कंटेनरों में बिना भरे सीएफएस तथा शट आउट में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों हेतु रु० 100 प्रति टन पर नवीकरण प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए, 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद प्रस्तावित भंडारण प्रभार पत्तन क्षेत्र में ऐसी मदों के और अधिक विराम के लिए दरों में वृद्धि करते हुए 4थें से 15 दिनों के प्रथम रलैव के लिए रू० 25 प्रति धन मीटर है। व्यक्तिगत सामानों और बैगों के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार मुख्यतः अन्य कार्गों के लिए प्रस्तावित भंडारण दर से ज्यादा है क्योंकि व्यक्तिगत सामान सामान्यतः अधिक मात्रा में होता है और अधिक मंडारण क्षेत्र अभिग्रहण करता है। इस प्रशुल्क मद का वित्तीय प्रभाव पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित कम होगा।

स्वीकार करते हुए कि घाट में प्राप्त होने वाले बैगों के लिए मौजूदा दरमान में घाटशुल्क दर और विलंबशुल्क घन मीटर आधार के संदर्भ में निर्धारित किया गया है, सीएफएस में प्रहरितत बैगों और व्यक्तिगत सामानों के लिए भंडारण प्रभार मूल प्रस्ताव के अनुसार घन मीटर आधार पर निर्धारित किया गया है।

कंटेनरों में बिना भरे शट आउट और सीएफएस में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों को हटाने के प्रभार के लिए रु० 100 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए आधार पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है। चूंकि हटाने के प्रभार की वसूली के लिए प्रस्ताव मुख्यतः प्रत्याशित भरण गतिविधि को पूरा किए बिना कार्गों के भंडारण के लिए सीएफएस में स्थान उपयोग के लिए है, प्रस्तावित दर स्वीकार की जाए। इससे कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसी रियायतें बहुत कम होंगी।

(iv). पत्तन ने विना किसी संशोधन के सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों पर वर्तमान भंडारण प्रभार बनाए रखा ं है।

पत्तन ने 23 फरवरी 2010 को अनुमोदित दरमान में कुछ शोधनों का उल्लेख करते हुए अपने पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2010 द्वारा 'पत्तन में अन्य भरण / उतराई सुविधाएं द्वारा शब्दावली 'अन्य पत्तन सुविधाएं प्रतिस्थापित करते हुए वर्तमान अनुसूची 5.2 के शीर्षक को संशोधित करने का सुझाव दिया है। प्रासंगिक अनुसूची का शीर्षक पत्तन द्वारा यथा सुझाया गया "सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण / उतराई सुविधाओं में कंटेनरों (एफसीएल / एलसीएल, लदा हुआ और खाली) पर भंडारण प्रभार' रूप में संशोधित किया जाए।

(v). भरण प्रभार में अनुमोदित संशोधित दरों से अतिरिक्त आय दो वर्षों 2010—11 और 2011—12 के लिए रु० 49 लाख रहने का अनुमान है। वर्तमान एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार और विलंबशुल्क प्रभार के स्थान पर कार्गो पर भंडारण प्रभार शामिल करने के संबंध में, पत्तन ने राजरव में 20 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। पत्तन ने अतिरिक्त राजरव अनुमान के समर्थन में कोई विस्तृत गणना नहीं भेजी है। सीओपीटी द्वारा दर्शाई गई स्थिति के आधार पर, कार्गो पर भंडारण प्रभार से अतिरिक्त राजरव विचाराधीन दो वर्षों के लिए रु० 27 लाख होगा।

नई प्रशुक्क मदों अर्थात व्यक्तिगत सामानों पर भंडारण प्रभार और हटाने का प्रभार से अतिरिक्त आय पत्तन द्वारा यथा उल्लिखित महत्वपर्णू नहीं होगी। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित बढ़ोतरी/युक्तिकरण अनुमोदित करने के बाद भी, यह गतिविधि दो वर्षों के लिए रू० 267.5 लाख तक घाटे में रहेगी। यह रवीकार करना होगा कि पत्तन ने स्वयं शायद यह स्वीकार करते हुए वर्तमान प्रशुक्क में पूरे घाटे को पूरा करने का प्रस्ताव नहीं किया है कि इससे पत्तन की यातायात मात्रा पर प्रतिकूल प्रभार पड़ेगा। वर्तमान में, सीएफएस गतिविधि पत्तन की कुछ अन्य गतिविधियों द्वारा प्रति—सहायिकी की जा रही है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि सीएफएस सुविध के विजनेस मॉडल का पुनः निर्धारण करे जिसका इस्तेमाल किया जाना लगता है। पत्तन को सीएफएस अथवा कहीं ओर संसाधनों का सर्वोत्तम उपयोग अर्जित करने के लिए सीएसएफ से संबंधित परिसंपत्तियों के पुनःउपयोग और पुनःतैनाती से मात्राओं में सुधार की संभावनाओं का पता लगाना चाहिए।

- (vi). पत्तन ने यह शर्त प्रस्तावित की है कि यदि सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में पड़े कंटेनरों को भरण ∕ुउतराई के लिए स्थानांतिरत किया जाता है तो हाऊसकीपिंग ∕स्थानांतरण प्रभार आईजीटीपीएल जो उक्त सेवा ऑफर करता है के लिए अनुमोदित दरों पर भुगतान किया जाएगा। जैसाकि सीओपीटी के दरमान का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते हुए 23 फरवरी 2010 को पारित आदेश के पैरा 12 (xxxiii) में पहले ही निर्णय दिया गया है, यह प्रासंगिक नहीं पाया गया है कि पत्तन के दरमान में ऐसी शर्त निर्धारित की जाए। किसी भी स्थित में, चूंकि आईजीटीपीएल को कंटेनर प्रचालनों के आरजीसीटी से आईसीटीटी, वालारपादम में ले जाए जाने की उम्मीद है, इसलिए प्रस्तावित शर्त प्रासंगिक नहीं पाई गई है।
- (vii). पत्तन ने भरण / उतराई, आयात कार्गो, निर्यात कार्गो और सीएफएस में प्रहस्तित व्यक्तिगत सामानों के लिए रखे गए कंटेनरों पर नि:शुल्क अवधि की शुरूआत के संबंध में कुछ शर्तों का प्रस्ताव किया है। प्रद्वतावित शर्ते शामिल की गई हैं परंतु कुछ सीमा तक भाषा में कुछ मामूली संशोधन किए गए हैं, वर्तमान दरमान में निर्धारण के साथ स्थिर नहीं है।

- (viii). प्रशुक्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुक्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति मार्च 2012 तक है। यह उपयुक्त पाया गया है कि इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुक्क मदों की समीक्षा के साथ इसके दरमान में निर्धारित अन्य प्रशुक्क इसके संशोधित दरमान की वैधता के साथ समाप्त करने के लिए 31 मार्च 2012 तक वैध होगा।
- 11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार—विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वर्तमान अनुसूची 5.2 को निम्निलिखित से प्रतिस्थापित करता है और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/11/2009—सीओपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के संशोधित दरमान से वर्तमान अनुसूची 5.4 हटाता है:—

"अध्याय - V

5.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण / उतराई सुविधाओं में कंटेनर / कार्गो संबंधित प्रमार

5.2.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण और उतराई प्रमार

क्र.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु०)					
सं.		20'	40' और अधिक				
1.	आधे कंटेनर भार के लिए	1380	2250				
2.	पूर्ण कंटेनर भार के लिए	2760	4500				

टिप्पणियाँ:

- 1. एक कंटेनर जो इसकी सामान्य क्षमता के 50 प्रतिशत अथवा इससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है तो इसे आधार कंटेनर माना जाता है।
- वंटेनर को ऊपर उठाने के लिए जरूरी कार्गों के भरण/खाली करने की स्थिति में, जाँच, लेखांकन अथवा सही स्टेकिंग, और ऐसा भरण/उतराई जो भरने/खाली किए जाने की वजह से 50 प्रतिशत अथवा कार्गों का 50 प्रतिशत हो जाता है, भरण/उतराई प्रमारों का केवल 50 प्रतिशत ऐसे मामलों में वसूल किया जाएगा।
- 5.2.2. सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण/उतराई सुविधाओं पर कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए और खाली) पर मंडारण प्रमार

	491		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका माग								
क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	20	20' विदेशगामी तटीय रि),	40' से अधिक					
		विदेशगामी			तटीय	विदेशगामी	तटीय				
		(अ०डा० में)	(रु० में)	(अ०डा० में)	_ (रु0 में)	(अ०डा० में)	(रु० में)				
1.	पहले 3 दिन	निःशुल्क	नि:शुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	नि:शुल्क				
2.	4थें से 15वें दिन	3.00	138	6.00	276	9.00	414				
3.	16वें से 30वें दिन	6.00	276	12.00	552	18.00	828				
4.	उसके पश्चात	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656				

टिप्पणीः

परित्यक्त एफसीएल कंटेनर पर भंडारण प्रभार की वसूली से संबंधित अनुसूची 5.3 में निर्धारित वर्तमान शर्तें सीएफएस और पत्तन में अन्य भरण / उतराई सुविधाओं में प्रहस्तित कंटेनरों पर लागू होगी।

5.2.3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गों ओर सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों पर भंडारण प्रमार

क्र.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका म	ाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग
सं.		ढका हुआ क्षेत्र (रु०)	खुला क्षेत्र (रु०)
1.	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	20	12
3.	16वें से 30वें दिन	40	. 24
4.	उसके पश्चात	75	45

5.2.4. कंटेनरों से खाली किए गए व्यक्तिगत सामानों / बैगों पर भंडारण प्रमार

क्र. सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु०)
1.	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क
2.	4थें से 15वें दिन	25
3.	16वें से 30वें दिन	50
4.	उसके पश्चात	100

टिप्पणियाँ

- 1. नि:शुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
- 2. कंटेनरों के लिए नि:शुल्क दिवस सीएफएस में भरने अथवा खाली करने के लिए कंटेनरों के स्थापन की तारीख से गिने जाएंगे।
- 3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गों और व्यक्तिगत सामानों के लिए नि:शुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से शुरू होंगे और निर्यात कार्गों के लिए नि:शुल्क अवधि भरण के लिए सीएफएस में कार्गों के प्रवेश की तारीख से शुरू होगी।
- 4. निःशुल्क अवधि में कंटेनर को भरने अथवा खाली करने के लिए सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबद्ध अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित पत्तन की ओर से कोई विलंब शामिल नहीं होगा।

5.25. सीएफएस और पत्तन में अन्य मरण / उतराई सुविद्याओं पर मरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गों, और कंटेनरों में भरण किए बिना शट आउट के लिए हटाना प्रभार

हटाने के समय रु० 100/- प्रति टन अथवा उसका भाग

टिप्पणीः

हटाना प्रभार भंडारण प्रभारों, जहां कहीं लागू हो, के अलावा होंगे।"

रानी जाधव, अध्यक्षा [विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुसंग्नक - 🛙

कोचीन पतान न्यास में सीएफएस गतिविधि का लागत विवरण

	कोबीन पतान न्यास में सीएफएस गतिविधि का लागत	1444*1						(रु० लाखों गे)
		J	सीअ	ोपीटी द्वारा प्रेषित		टीएएम	पी द्वारा संशोधित	प्र नुमा न
क्र.सं.		सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़े	वास्तविक आकड़े **	अनुमान	अनुमान	वास्तविक आंकडे	अनुमान	अनुमान
	·-······	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
1.	सीएफएस में यातायात टीईयू में	4761	3880	2763	2763	3880	3880	3880
11.	आय							
	भरता/खाली करना	130.46	123.33	87.50	87.50	123.33	123.33	123.33
	कार्गों के लिए भंडारण प्रभार	83.47	68.02	48.44	48.44	68.02	68 02	68.02
	भूमि किराया	7.87	12.03	4.57	4.57	12.03	12.03	12.03
	जोड़ (1)	221.81	203.38	140.51	140.51	203.38	203.38	203.38
111.	परिवर्तनीय लागत							
	हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रक की सेवाओ की सागत	57.75	47.06	31.77	31.77	47.06	48.83	50.67
	विनियुक्त गैंगों की लागत	76.89	62.66	49.90	49.90	77.07	79.97	82.98
	कार्यालय स्ट्रॉफ और पर्यवक्षेण स्टॉफ की लागत	93.82	76.46	104.91	104.91	94.04	97.58	101.25
	उपरिव्यय आवंटन	56.57	46.10	56.89	56.89	46.10	47.84	49.63
	जोड़ (॥)	285.03	232.29	243.46	243.47	264.28	274.22	284.53
iV.	निर्धारित लागत							
	मल्यइास	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58
	भूमि पर पदटा किराया	31.44	32.04	32.64	33.24	-	-	<u> </u>
	जोड़ (111)	41.02	41.62	42.22	42.82	9.58	9.58	9.58
V.	प्रचालन अधिशेष (I-II-III-IV)	-104.25	-70.53	-145.17	-145.78	-70.48	-80.42	-90.73
VI.	नियल एफएमई – एफएमआई	39.24	35.07	47.74	47,74	36.90	50.65	51.07
VIL	अधिरोद / घाटा (V-VI)	-143,49	-105.60	-192.91	-193.52	-107.38	·131.08	-141.80
VIII.	नियोजित पुजी	246.41	236.83	227.25	217.65	236.830	227 25	217.65
VIII.	नियोजित पूजी पर प्रतिलाम @16%	39.43	37.89	36.36	34.82	37.89	36.36	34.82
IV-		482.04	-143.48	-229,27°	-228.34	-145.28	-167.44	-176.62
IX.	निवल अधिरोष / घाटा	-182.91	-143.40	-229.21	-220.34	-145.20	-107.44	11.0.02
X.	प्रचालन आय में निवल अधिरोद/घाटा प्रतिशत मे		-71%	-163%	-163%	-71%	-82%	-87%
XI.	वर्ष 2010~11 अरधे 2011—12 के लिए प्रचालन आय में औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत में							5%

^{**} पत्तन ने ईमेल दिनांक 3 जून 2010 हारा वष्ट्र 2009-10 के लिए वास्तविक प्रहस्तित यातायात, आय, परिवर्तनीय और निश्चित लागत भेजी जो जिसे पत्तन द्वारा दाखिल लागत विवरण दिनाक 4 जनवरी 2010 में अध्यान किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 7th July, 2010

F. No. TAMP/40/2007-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for fixation of container/cargo related charges at CFS and other facilities at the Port as in the Order appended hereto.

- a mapping a fill the first of the property of the fill of the fi

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/40/2007 - COPT

Cochin Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 16th day of June, 2010)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for fixation of container / cargo related charges at Container Freight Station (CFS) and other Port facilities.

2. In September 2005, the COPT filed a proposal for introduction of container storing and cargo supervision charges at Ernakulam wharf, Mattancherry wharf and CFS of Cochin Port on the ground that the then approved Scale of Rates of COPT did not prescribe separate tariff for the services offered at the CFS except stuffing and de-stuffing charges.

The COPT had reported that prior to handing over its Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) in April 2005, various container related services offered by the port at the Ernakulam wharf, Mattancherry wharf and its CFS were complementing the container handling operations at the RGCT. With the IGPTL taking over the RGCT, all the container handling charges are levied by the IGTPL except stuffing and de-stuffing charges which is continued to be levied by the port. With the more profitable terminal operations privatised, the port finds that the CFS activity is in deficit. In order to compensate the loss of revenue and to make the CFS activity self retiant, the COPT had proposed to introduce cargo supervision charge at its wharves and the CFS.

- 3.1. This Authority while disposing of the above proposal vide Order No.TAMP/59/2005-COPT dated 26 June 2006 approved the following interim tariff arrangement for services provided by the port at its CFS:
 - (i). In case of LCL import/export cargo, the COPT shall collect the LCL cargo management charges at the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1. of its existing Scale of Rates.

Concession of 10% on the rates specified in the wharfage schedule will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for a container above 40'.

(ii). Storage charges on containers (FCL/LCL) loaded or empty) at Port wharves and CFS were prescribed at par with the storage charge on containers, applied prior to privatization, at the following rates:

		Rate per container per day or part thereof						
SI.	Period of	20' conta	iner	40' container				
No.	occupation	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)			
1.	First three days	Free	Free	Free	Free			
2.	4 th day to 15 th day	3.00	138	6.00	276			
3.	16 th day to 30 th day	6.00	276	12.00	552			
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104			

3.2. The rate proposed for supervision charges @ Rs.200 per 20' container was not approved by this Authority in the absence of any justifiable analysis furnished by the port to support the proposed tariff.

The COPT was advised to review the interim tariff arrangement approved at CFS and file a separate proposal for levy of tariff for various services offered thereat duly justifying the cost of services provided and include the same in the general revision proposal which was under consideration by this Authority.

- 3.3. The COPT could not propose separate rate for CFS activity during the previous general revision of tariff concluded in January 2007 but agreed to file a revised proposal.
- 4.1. In this backdrop, the COPT has filed the instant proposal for fixation of cargo and container related charges at CFS and other facilities rendered by the port. The main points made in the proposal by COPT are as below:
 - (i). The following activities are carried out at the CFS:-
 - (a). Stuffing of export cargo; (both LCL and FCL)
 - (b). De-stuffing of import cargo; (both LCL and FCL)
 - (c). Storage of containers placed for stuffing and de-stuffing in the open area attached to the CFS
 - (d). Storage of cargo inside the covered area of the CFS and in the open area attached to the CFS
 - (ii). The CFS activity does not provide any service that is normally provided on the wharf towards landing / loading of cargo from / to vessels. Therefore, separate storage charge on per tonne basis is proposed on import cargo de-stuffed from containers and export cargo admitted for stuffing into containers at CFS and other port facilities. This is proposed in lieu of the prevailing Cargo Management Charges approved by this Authority vide Order dated 26 June 2006.
 - (iii). It has proposed to retain the storage charges on containers at CFS approved by TAMP vide Order dated 26 June 2006 which is produced at para 3.1. (ii). It has, however, proposed a separate slab for container above 40' in line with tariff guidelines.

The storage charges are proposed at a progressive rate to act as a deterrent towards prolonged storage and the potential congestion of such facilities to the detriment of trade.

- (iv). Storage charges on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers is proposed on per cubic meter basis.
- (v). Three days free period is proposed considering the fact that the average dwell time of cargo at CFS is 4.30 days.
- (vi). Renewal charges @ Rs.100 per ton or part thereof is proposed towards cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers.
- 4.2. It has furnished cost sheet of CFS operations as on 31 March 2007 which reflects the following position:-

(Rs. in lakhs) Stuffing / ·Sr. **Particulars** Storage Ground Rent Total No. De-stuffing Charges on on Cargo Containers Income 141.74 36.96 19.21 197.91 258.28 38.38 25.59 Variable Cost 322.25 3. Fixed Cost 26.00 36.08 20.16 82.24 Return 8.25 8.25 16.50 5. Cost plus Return (2+3+4) 292.53 82.71 45.75 420.99 (-) 150.79 (-) 45.76 (-) 26.54 (-) 223.09

With regard to the deficit reflected, it has submitted that it would be impracticable to cover the full deficit, as the same may not be in the interest of trade. The port intends to vigorously market the facility and therefore, from the marketing perspective, it proposes to increase the prevailing charges for stuffing and de-stuffing of containers marginally by 20%, with the specific objective of attracting higher volumes through a competitive tariff.

- 4.3. The COPT proposal does not indicate additional income likely to accrue due to container / cargo related tariff proposed for services at CFS and other port facilities.
- 4.4. Accordingly, the port has proposed the following tariff for container/cargo related charges at the CFS and other port facilities.
 - (i). Stuffing and De-stuffing charges:

Sr. No.	Description	Rates per	container
		20' above	40' above
1.	For half a container load	1380	2250
2.	For full container load	2760	4500

(ii). Storage charges on container (FCL / LCL, loaded or empty):

Sr.	Period of Occupation	20' al	ove 40' ab		oove	Abov	e 40'
No		Foreign- going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign- going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign- going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
1.	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
2.	4 to 15 th day	3.00	138	6.00	276	9.00	414
3.	16 to 30 th day	6.00	276	12.00	552	18.00	828
4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656

(iii). Storage charge on import cargo destuffed from container and export cargo

admitted for stuffing at CFS and other port facilities:

SI.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof					
No		Covered space (Rs.)	Open space (Rs.)				
1.	First 3 days	Free	Free				
2.	4 th to 15 th day	20	12				
3.	16 th to 30 th day	40	24				
4.	Thereafter	75	45				

(iv). Storage charges on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers:

COIILA	mer <u>s.</u>	
SI.	Period of occupation	Rate per cubic metre or part thereof per day or
No		part thereof (Rs.)
1.	First 3 days	Free
2.	4 th to 15 th day	25
3.	16 th to 30 th day	50
4.	Thereafter	100

- (v). Renewal charges for export cargo admitted for stuffing at the CFS without stuffing into containers is proposed at Rs.100 per ton or part thereof.
- (vi). The COPT has also proposed various conditionalities governing the tariff proposed for CFS activity.
- 5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to COPT as feed back information. The COPT has furnished its comments on the comments of the users / user organisations.
- 6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was vide our letter dated 22 May 2009 advised to *furnish* additional information / clarifications.
- 7.1. A joint hearing in this case was held on 20 June 2009 at the COPT premises. The COPT made a presentation of its proposal. The COPT in its proposal has clarified that storage charge at progressive rates are proposed for all cargo types instead of LCL cargo management charge and demurrage. At the joint hearing, the concerned users / user associations have made their submissions.

7.2. As decided at the joint hearing, the COPT was advised to furnish additional information / clarifications sought vide office letter dated 22 May 2009. The COPT vide its letter dated 2 November 2009 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT are tabulated below:

	the clarifications furnished by the COPT are	tabu	nated t	, O, O 11.							
SI. No.	Queries raised by us			Re	ply re	ceived	from ر	COP.	Ţ		
(i).	The income from CFS activity considered by the COPT in the cost statement at Rs.197.91 lakhs in the year 2006-07 does not tally with the total handling and storage income from CFS activity	There is no separate income code for CFS other than cargo management charges. The income generated from CFS for the years 06-07 to 08-09 (actuals) and the estimates for the period 09-10 to 11-12 is given below:							S for		
1	reported for the year 2006-07 at		Income	Description	Propor-				s. in lakhs		11-12
	Rs.481.06 lakhs (as per the break up for	No.	Code		tion	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	
	2006-07 given in RE 2007-08 / BE 2008-	1		Cargo Management_	100%	97.57	7.44	83.47	105	219 37	219 37
	09). Income from individual services i.e.	3		Ground rent Demurrage	75% 75%	33.97 96.21	4.94 143.65	5.90 126.10	5 25 187.5	3,94	3.94
	stuffing / de-stuffing, storage charges on	4		Stuffing/ destuffing	75%	122.22	105.72	97.85	131.25	98 44	98 44
	cargo and ground rent on containers considered in the cost statement also do		*								
ļ	not match with the actuals reported for										
	the year 2006-07. The income from CFS										
,	activity may be updated with reference to										
	the actuals reported in the Annual										
	Accounts. The actuals for 2007-08 may										
(ii).	also be furnished. Since the year 2008-09 is already over,	The	revise	d cost et	ateme	nt furn	ished	now I	has he	en un	dated
(11).	the cost statement may be updated with										
[actuals for the year 2008-09 as per										
	provisional Annual Accounts.										
(iii).	Considering the tariff validity period is for			ates for		10 to	2011-	12 are	e furnis	shed i	n the
1	three years as per the tariff guidelines,	revis	sed co	st statem	ent.						
İ	the COPT may furnish the traffic estimated to be handled at the CFS,										
1	income and expenditure for the next]									
l	three years 2009-10, 2010-11 and 2011-										
	12.	<u> </u>			•						
(ŧv).	(a). The actual container traffic	(a) a	and (b)	. The re	quired	details	are f	urnish	ed belo	ow:	
1	handled at the CFS during the last three years 2006-07, 2007-08 and 2003-09									(in	TEUs)
	and estimates for the years 2009-10 to	De	scription	2006-07	2007-08	3 2008 Actuals	-09 2	009-10	2010-11	2011 timates	•12
	2011-12 may be furnished in the cost		fic at CFS	5793	5282	47		3684 310000	2763	27	
}	statement.	Traff RGC	CT		25371				1 "	١,	
			fic at ICTT				J I		470000		300
1	1 / 1	UFS	traffic as	2.55	2.08	1.5		1.19	478000 0.58	588	
	(b). With reference to traffic		of total								
	projections, furnish the break up of	% traffi Estir	of total			1.1					17
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS	% traffi Estir redu whe	of total nated actions	2.55	2.08	1.1	33	1.19	0.58	, 0.	17
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be	% traffi Estin redu whe com 2006	of total ic mated actions in pared with 6-07 traffic	2.55	2.08	1.1	33	1.19	0.58	, 0.	17
•	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal	% traffi Estin redu whe com 2006	of total ic mated actions in ipared with 6-07 traffic FS (in	2.55	2.08	1.1	33	1.19	0.58	, 0.	17
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi	% traffi Estir redu whe com 2006 at C %)	of total	0	2.08	1.1	8	36	52	5	2
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations	% traffi Estir redu whe com 2006 at C %)	of total	o o	2.08 9	1.3	e 31 st	1.19 36	0.58 52	5 0.09 is	2149
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port	% traffil Estin redu whe com 2006 at C %)	of total	0	208 9 at CF	TS uptonsider	o 31 st	36 Octo	52 ber 20	509 is proje	2149 ctions
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations	% traffi Estir redu whe com 2006 at C %) Note TEL for	of total ic mated ictions n pared with 6-07 traffic FS (in US Whice 2009-1 res of	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10	at CFeen cone year	FS uptonsider	o 31 st ed to 0-11 consid	36 Octo arrive to 20' lered,	52 ber 20 at the 11-12, since	509 is proje 75% reduct	2149 ctions of the ion in
	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the	% traffi Estin redu whe com 2006 at C %) Note TEL for figuraff	of total ic mated actions of pared with 6-07 traffic FS (in Js whice 2009-1 res of fic is a	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate	at CFeen cone year	FS uptonsider	o 31 st ed to 0-11 consid	36 Octo arrive to 20' lered,	52 ber 20 at the 11-12, since	509 is proje 75% reduct	2149 ctions of the ion in
60	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as par the License Agreement.	% traffice Estimated when come come come come come come come come	of total ic mated actions of pared with 6-07 traffic. FS (in Js whice 2009-1 res of fic is a CT to I	ne traffic ch has b 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CF een cone year have	FS uptonsider	o 31 st ed to 0-11 conside shif	Octo arrive to 20° lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	0.09 is proje 75% reductions	2149 etions of the ion in from
· (v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as par the License Agreement.	% traffice String RGU (a).	of total ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CF een cone year have	FS uptonsider on the to the eat the	o 31 st ed to l0-11 conside shift	Octo arrive to 20' lered, iting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	5 proje 75% reduct ations	2149 ctions of the ion in from
(v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as per the License Agreement. (a) Furnish detailed working of the income estimation at the existing rate as	% traff Estir redu whe composition of the compositi	of total ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CFeen cone year have stimate the photo I	FS uptonsider ars 201 been to the eat the likely t	o 31 st ed to lo-11 conside shiftee exists	Octo arrive to 20' lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	5 proje 75% reduct ations	2149 ctions of the ion in from
(v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as par the License Agreement.	% traff Estir redu whe composition of the compositi	of total ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CFeen cone year have stimate the photo I	FS uptonsider ars 201 been to the eat the likely t	o 31 st ed to lo-11 conside shiftee exists	Octo arrive to 20' lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	5 proje 75% reduct ations	2149 ctions of the ion in from
· (v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as per the License Agreement. (a) Furnish detailed working of the income estimation at the existing rate as well as the proposed rate for the	% traff Estir redu whe composition of the compositi	of total ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic ic	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CFeen cone year have stimate the photo I	FS uptonsider ars 201 been to the eat the likely t	o 31 st ed to lo-11 conside shiftee exists	Octo arrive to 20' lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	5 proje 75% reduct ations	2149 ctions of the ion in from
(v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as par the License Agreement. (a) Furnish detailed working of the income estimation at the existing rate as well as the proposed rate for the throughput likely to be handled at CFS for the years 2009-10 to 2011-12.	Note TEL for traff RG!	of total ic. mated citions of total ic. mated citions of the citions of the citions of the citions of the citions of the citions of the citions of the cition of the citio	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT. ncome e throug	at CFeen come year have didue	FS uptonsider ars 201 been to the to the state the state of the state	o 31 st ed to 0-11 conside shiftee exists to be sished.	Octo arrive to 20' lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since f oper	609 is proje 75% reduct ations	2149 ctions of the ion in from
(v).	projections, furnish the break up of container traffic likely to avail CFS facilities during each of the years with reference to the container likely to be handled by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations and the traffic to be handled by the port when the RGCT operations reverts to the port as per the License Agreement. (a) Furnish detailed working of the income estimation at the existing rate as well as the proposed rate for the throughput likely to be handled at CFS	% traffice reduced when common control of the common control of th	of total ic. mated citions of pared with 6-07 trafficiers (in 12009-1 1700) The it for the for the pared to par	ne traffic ch has be 0. For th 2009-10 anticipate CTT.	at CFeen come year have d due stimate the stimate of the stimate o	FS uptonsider ars 201 been de to the at the likely the storage of	o 31 st ed to 0-11 conside shif e exis o be ished.	Octo arrive to 20' lered, fting o	ber 20 at the 11-12, since of oper ate an ed at (609 is proje 75% reduct ations d proje CFS formatainer	2149 ctions of the ion in from cosed or the

foreign-going vessel may be updated Rs.46.71 as on 28/10/2009. based on the current foreign exchange rate. The exchange rate adopted for estimation of income may be indicated. As per clause 2.5.1. of the tariff Expenditure projection has been made in the cost statement (vi). guidelines, the expenditure projections for the year 2009-10 to 2011-12 based on the anticipated has to be made with reference to current operating expenditure of CFS for the period including the forth coming wage revision settlement and other R & M movement of Wholesale Price Index for all commodities and adjusted for traffic expenditure. growth, if any, while furnishing the proposal for revision of tariff. (a). The National Tribunal Award 2006 for revised manning The National Industrial Tribunal (vii). (a). scale for different operations/ functions was implemented in Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2. of Feb. 2009. Subsequently it was withdrawn due to severe labour unrest. However, an MoU has been signed with the the revised tariff guidelines also require Labour Unions for implementation of modified manning the port to regularly review the manning scales. Hence the award has not been considered while scale. As per the revised Manning preparing the proposed SOR. Necessary action is being Scale, one forklift is sufficient for stuffing taken to conduct time and motion study for different and de-stuffing of containers. The port operations in the Port. Modifications, if any, in the case of has, however, considered two forklift revision of manning scale and consequent reduction in prescribed trucks for estimating this cost item. Further, the revised manning scale employee cost will only be possible after the result of such prescribes 1 tally clerk and 4 mazdoors studies. for the stuffing and destuffing operation. The port has, however, considered 15 workers per gang for estimating the cost of gangs. The COPT may consider to modify the estimates with reference to the revised Manning Scales. Furnish the existing manning (b). The existing manning scale for cargo handling labour, for scale for different services offered at the stuffing/ destuffing activities is 12 mazdoors plus one leader CFS, the manning scale proposed to be for one gang. followed by the COPT and the cost thereon for the container traffic estimated to be handled at CFS for the three years 2009-10 to 2011-12. Confirm that the datum for the (c). The datum for incentive payments is revised periodically. incentive payments are revised The existing datum was fixed w.e.f. 01/12/2004. periodically. Please indicate when the existing datum were fixed. (d). The relevance of considering (d). As per the manning scale, two fork lifts are provided per gang per shift for stuffing/ destuffing operations at the CFS. 993 gangs for estimating the cost of forklift is not clear. Please clarify. Explain the basis of estimating (e). The charge of Rs.420/- per hour is the applicable charges for hiring light duty fork lifts to users for foreign cargo. At the forklift charges at Rs.420 per hour. present only foreign cargo is being handled at CFS (f). The break-up of Rs.571/- towards wage cost per worker Explain the basis of considering the wage cost at Rs.571 per worker per per day is given below: day for assessing the cost of gang. Please furnish detailed break up of this Salary Rs.415.00 cost and also confirm whether the cost Incentive Rs.125.00 includes the impact of the wage revision. PLR Rs.14.38 Encashment - Rs.16.46 Total Rs.570.84 (Rounded off to Rs.571) The impact of wage revision has not been included.

(viii).	Cost of office staff & supervisory staff:				•
(a).	Furnish the breakup of the 41 members	(a). The breaku	o is as under:		
	of staff deployed for supervision work.				
	Clarify whether it is for one shift or three	Asst. Traffic Ma	nager	-	1
	shifts. Also, confirm that the proposed	W/ Supdt.		-	4
	deployment is as per the revised	Dy. WS	•	3	•
	manning scale giving reference to the relevant clause.	Asst. WS		-	3
]	relevant clause.	Shed Foreman	• -	6	
]]		Tally Supervisor Shed Writer	-	4	4
1		Shed Vinter Shed Clerk		-	4 6
		Maistry	_	5	U
		Lascar	_	-	4
		Full time sweep	er	_	1
		,			
		Total		-	41
		2200 hrs. The	tes only for two shift staff deployed is yment is outside th	for the	two shifts. The
(b).	The estimation of staff cost includes night waiting allowance and overtime cost whereas the estimation of cost of forklift charges and gang cost is done for 8 hours. Please examine the inconsistency observed and modify the estimates, if necessary. Overhead:	CFS has been legitimate cost	g allowance in the excluded. However, as the staff are so ue to operational exi	over tir me time	me expenses is a es required to do
	(i). Explain the basis of estimating overhead for the CFS operation at 50% of the operating cost.	(i). The revised the actual overh	cost statement atta ead.	iched is	after considering
	(ii). The cost statement filed by the COPT for general revision proposal shows that the estimated management and general overheads constitutes around 25% of the total operating cost in the cargo related activity which includes this activity also. In the light of the above, justify the estimation of overhead at 50% of the operating cost for services at CFS.	(ii). It has been a	amended in the revis	sed cost	statement.
	(iii). The break up of the cost items relevant to CFS operation which are grouped under overheads may be listed along with the actual for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09.	office and gene service departm	p of overheads of e ral administration, a sents like medical, s apply, billing, auditing	and the security,	allocated cost of fire fighting etc.,
(ix).	(a). Furnish the break up of Rs.4 crores investment considered in the cost	(a). Capital inve	estment of CFS		
	statement. Indicate the date of commissioning of the assets and confirm	1	Construction Construction	-	Rs.19.76 Lakhs Rs.372.76 Lakhs
	whether the expenditure was capitalised in the books of accounts of 2006-07.		Total	-	Rs.392.52 Lakhs
	The gross block and the net block as		Annual depreciation	-	Rs.9.58 Lakhs
	considered in the Annual Accounts for the years 2007-08 and 2008-09 may be furnished along with estimated position		Net Block as on 31/3/09 •	-	Rs.246.41 Lakhs
	for the years 2009-10 to 2011-12.		Net Block as on 31/3/08		Rs.255.99 Lakhs

1		
		Net Block for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are Rs.236.8 lakhs, Rs.227.25 lakhs and Rs.217.65 lakhs respectively.
	(b). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, depreciation need to be considered on the written down value of assets based on the life norms prescribed in the Companies Act 1956. The depreciation computed by the COPT in the cost calculation does not seem to be in line with the tariff guidelines.	(b). The depreciation is computed by straight line method in the books of accounts as per guidelines of Government. It is a deviation from TAMP guidelines which has already been addressed in the general tariff revision proposal.
	(c). As per the tariff guidelines, both the major port trusts / private terminals are entitled to claim return on capital employed which is presently allowed @ 16%. In this context, explain why return is computed at 6% in the cost calculation.	(c). In the revised cost statement attached, ROI @ 16% has been considered and interest on investment has been excluded.
	Since the return percentage of 16% takes into account cost of debt, interest on investment need to be excluded from the computation.	
(x).	The basis of estimating the lease rent for CFS area may be explained.	Lease rent for CFS area has been considered as an opportunity cost. The rates have been calculated as per the charges available in the SOR for licensing of covered and open area.
(xi).	The COPT has recently filed its general revision proposal for review of its Scale of Rates which is taken on consultation. Please ensure that the estimation of expenditure / overheads / net block / return on net block to be considered in this proposal are in conformity with the estimates included in the general revision proposal.	CFS operations is a sub-activity of the cargo handling activity. The details of the main activity in the cost statement include the income and expenditure of CFS operation.
(xii).	The existing Scale of Rates prescribes levy of demurrage at the rate applicable on cargo in respect of cargo de-stuffed / stuffed at the CFS. The basis of arriving at the proposed storage charge on import / export cargo, de-stuffed / stuffed at CFS for covered space / open space may be explained.	Storage charges at CFS are proposed in lieu of cargo management charges. Also, the storage charges are proposed at telescopic rates to substitute the provisions for demurrage. The proposal is a trade promotion initiative to reduce the cost to the user and to attract cargo towards optimum utilisation of the resources.
(xiii).	The reasons for reducing the free period on cargo stuffed / de-stuffed at CFS from 7 days for import cargo and 12 days for export cargo to 3 days in the proposed Scale of Rates may be explained. The average dwell time of cargo lying at CFS in the last two years 2007-08 and 2008-09 may be indicated for both import cargo and export cargo separately. The additional income likely to accrue due to reduction in free period on cargo stuffed / de-stuffed at CFS may be indicated.	The free period has been rationalised as cargo management charges and demurrage charges at CFS have been substituted with telescopic storage charges which is less costly to the user. The average Dwell time at CFS is as under. (in days) Type of cargo 2007-08 2008-09 Import 8.9 8.5 Export 3.5 3.2 As may be seen from the traffic in these years, the Port CFS is predominantly an export CFS where stuffing operations for export account for almost 80% of the total handling and therefore the average dwell time of cargo at CFS in 2008-09

(xiv).	Though the COPT has attempted to furnish cost calculation for each of the
	furnish cost calculation for each of the
	activities i.e. stuffing / de-stuffing,
	storage charge on cargo, ground rent on
	containers, it is not clear how the
	proposed rates for CFS facility is arrived
	at to meet the deficit estimated in each of
	the activities. In this regard, furnish
	detailed calculation of income at the
	existing and at the proposed level of
1	tariff.

The detailed calculation of income at the existing and proposed tariff are as below:

Particulars	08-09	09-10	10-11	11-12	10-11	11-12
	At existing tariff		At exist	ing tariff	At proposed tarif	
Traffic at CFS (TEUs)	4761	3684	2763	2763	2763	2763
Stuffing/ destuffing (Rs. in lakhs)	130.46	175	175	75.71	210	210
Ground rent	7.87	7.00	4.57	4.57	4.57	4.57
Storage	83.47	105.00	48.44	48.44	48.44	48.44

Note: The COPT has subsequently vide letter dated 4 January 2010 corrected the income estimation in line with the figures considered in general revision proposal.

(xv). The circumstances requiring the port to propose separate storage charge on personal effects. / unaccompanied baggage de-stuffed from the container may be explained. The additional income likely to accrue on account of the new tariff item may be indicated for each of the years 2009-10 to 2011-12.

(xvi). The basis of arriving at the proposed storage charge on personal effects / unaccompanied baggage de-stuffed from containers may also be indicated. Also, explain the reasons for proposing the unit of levy for this tariff item on rate per cubic metre per day or part thereof basis.

(xv) and (xvi). Personal effects are destuffed and delivered at a separate shed (Q6) at the Ernakulam Wharf. The activity for destuffing passenger baggage is the same as that for cargo at CFS. The additional income likely to be accrued on account of the new tariff item for the period from 2009-10 to 2011-12 is meagre.

Wharfage and demurrage on personal effects as per the prevailing SOR are specified per CBM. The storage charges at telescopic rates were proposed in lieu of wharfage and demurrage as they have been done away with in the case of personal effects destuffed from containers and delivered. The storage charges were proposed per CBM also since the personal effects are generally voluminous with less weight unlike cargo. Presently, the average weight of cargo per TEU at CFS is 14 MT whereas the average weight of personal effects per TEU is only 4 MT. However the average volume of personal effects per TEU is about 25 CBM which obviously requires a large storage area. Therefore, it was considered appropriate to propose storage charges for personal effects in CBM. However, recently, the Government's decision to implement Port Community System (PCS) for all Major Ports has facilitated online transaction and processing of documents for cargo clearance. The documents required for import and export cargo such as Bill of Entry and Shipping Bill respectively are available online. The document required for clearance of imported personal effects is the Baggage Declaration, which is not yet available online. However, these documents contain only the unit of weight and do not contain the volume of goods. This has necessitated the Port trust to rely on other offline documents like Bill of Lading where the volume of the goods in CBM is available. This obviously makes the online transaction cumbersome. Therefore if approved, the Port would like to propose storage charges for personal effects also in MT as in the case of cargo but at six times the rate proposed per CBM in order to equalize the financial impact of the earlier proposal.

The revised charges proposed are as under.

<u>Storage Charges on Personal Effects/Unaccompanied</u>

<u>Baggage De-stuffed from Containers</u>

SI. No.	Period of occupation	Rate per tonne or part thereof per day or part thereof (Rs.)
1.	First 3 days	Free
2.	4 th to 15 th day	150
3.	16 th to 30 th day	300
4.	Thereafter	600

	• · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	ALC:
(xvii).	The proposed note no. 1 may be	The condition on ground rents has been incorporated in the
['	modified to state that the free days for	proposed schedule.
	container shall be counted from the date	i i i i i i i i i i i i i i i i i i i
	of placement of container for stuffing /	
	de-stuffing in the CFS.	
(xviii).	The conditionalities 1 to 4 prescribed in	The said conditionalities have been incorporated in the
` ′	the existing Scale of Rates under	
	Schedule 4.2 - Ground Rent on	
1	Containers relating to commencement of	
. •	free period, storage charges applicable	
	for abandoned FCL containers are not	
	found to have been included in the	
	proposed schedule. These	
	conditionalities applicable for ground rent	
	on containers may be incorporated in the	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
	proposed schedule.	1.
(xix).	Explain the reasons and the basis for	The charges have been proposed as a penalty for using the
	introducing the proposed charge of	space at CFS for storage of cargo without fulfilling the
	Rs.100 per tonne towards removal for	intended activity which is stuffing of such cargo into
	export cargo admitted for stuffing at the	containers:
٠	CFS and other port facilities and shut out	,
,	without stuffing into containers.	

- 8.1. The COPT has subsequently vide letter dated 4 January 2010 furnished corrected cost statement for CFS stating that the figures are reconciled with the relevant figures reported / estimated in the general revision proposal. At the proposed tariff, the port has estimated additional income of Rs.27.19 lakes in each of the years 2010-11 and 2011-12. The CFS activity is estimated to be in deficit to the tune of Rs.62.49 lakes in 2009-10, Rs.202.68 lakes in 2010-11 and Rs.201.15 lakes in 2011-12 at the proposed tariff. Subsequently, the port has vide email dated 3 June 2010 furnished the actual traffic, income and cost for CFS activity for the year 2009-10.
- 8.2. The port has vide its letter dated 21 April 2010 while pointing out some corrections in the Scale of Rates approved in the Order dated 23 February 2010 suggested to modify the heading of the existing Schedule 5.2. by substituting the words other Port facilities with other stuffing/ destuffing facilities at the Port.
- 9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:
 - (i). The Cochin Port Trust (COPT) has vide email dated 3 June 2010 furnished the actual traffic, income and the cost for the year 2009-10. Since the year 2009-10 is already over, the actuals furnished by the COPT earlier vide its letter dated 4 January 2010 are taken into consideration. Accordingly, the cost statement for the Container Freight Station (CFS) activity filed by the port reflect a revenue deficit of Rs.143.48 lakhs in the year 2009-10 and Rs.457.61 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12 at the existing tariff level. The proposal of the port is to partly recover the revenue deficit in this activity by seeking hike in the existing stuffing and destuffing tariff and rationalizing the charges prescribed for LCL cargo management charge and demurrage charge for cargo destuffed/ stuffed at the CFS and other port facilities.
 - (ii) The following are the main modifications done in the cost statement filed by the COPT:
 - (a). From the statistics furnished by the port, it is observed that around 1.8 to 2% of the container traffic handled at the Rajiv Gandhi Container Terminal Limited (RGCT) avails the services of the port CFS. Citing that the migration of container handling operations by the India Gateway Terminal

Limited from Rajiv Gandhi Container Terminal Limited to International Container Transhipment Terminal (ICTT), Vallarapadam, the port has projected the container traffic at the port CFS to reduce from 4761 TEUs handled in the year 2008-09 to 3684 TEUs in 2009-10 (Actuals reported at 3880 TEUs) and has further scaled down the traffic projections to 2763 TEUs during each of the years 2010-11 to 2011-12.

At Cochin Port Trust, full fledged CFS facility is developed. When a facility is created, endeavor should be to achieve its optimum utilisation. The CFS facility offered by the port is reportedly the only one available in the port area but it faces competition from the other private CFS developed / to be developed elsewhere. The port has admitted that the container traffic at CFS is withering away. Hence as rightly pointed by some of the user associations increase in CFS tariff may further drive away the traffic. As the rates fixed by this Authority are ceiling levels, the port should market its CFS to attract volumes and also explore possibilities of improving the productivity of the services offered at the CFS so as to improve the utilisation of facilities created.

Though generally a reasonable growth in traffic is considered in tariff determination, for the purpose of this analysis, the container traffic likely to avail the CFS services during the years 2010-11 to 2011-12 is maintained at 3880 TEUs at the traffic reported to have been handled at the CFS in the year 2009-10. Consequent to this modification, the estimation of income is maintained at the level reported by the port for the year 2009-10.

- (b). The permissible level of annual escalation in estimated expenditure based on Whole Sale Price Index that is allowed in the tariff revision exercise undertaken in the year 2010-11 is 3.76%. The annual escalation of relevant cost items is considered at the stated level for each of the years 2010-11and 2011-12 over the actuals / estimates of the respective previous years.
- (c). The actual cost of operating the light duty fork lift truck for the year 200910 is furnished by the port which is linked to the container traffic handled at the CFS. Since the traffic estimates for 2010-11 and 2011-12 are maintained at the same level as 2009-10, the cost estimation for operating this equipment is considered at the actual cost furnished by the port for the year 2009-10 subject to annual escalation of 3.76% per annum for the years 2010-11 and 2011-12.
- (d). The estimation of cost of labour deployed for stuffing and destuffing operations and cost of office and supervisory staff allocated to the CFS activity does not include the impact of recently concluded wage revision for the port workers. The impact of wage revision considered in the general revision proposal of the port was 15% of the total wage cost in the year 2009-10. Recently, 23% increase in salary and wages for all the employees and workers of Major Port Trusts was granted. The estimation of wage cost of labour and office and supervisory staff for the year 2010-11 is, therefore, modified to include the effect of wage revision. For the subsequent two years, the stated level of annual escalation is considered.
- (e). The port has not furnished the actual net Finance and Miscellaneous Expense (FME) after excluding the net finance income allocable to this activity for the year 2009-10. While appraising the cost position for the port as a whole as the part of the recently concluded general revision of tariff, the estimates of Finance and Miscellaneous Expense (FME) were adjusted mainly with reference to estimation of pension payments. Allocation of net Finance and Miscellaneous expenses to this activity is also revised to that extent.

- (f). The COPT has included the estimated lease rent for the CFS area in its calculations citing that it is an opportunity cost. The tariff is set for all the existing Major Port Trusts following the cost plus method prescribed in the tariff guidelines of 2005. While prescribing the rates in the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust for other services and also at other Major Port Trusts, lease rent for land is not factored for each of services offered by the port. The value of land is considered as part of the asset block and return is allowed on historical value of land. The notional lease rent estimated by the COPT in the cost calculation is, therefore, not recognised.
- (g). Return @16% is calculated by the port on the net block of the assets relevant for CFS activity. Return on investment has to be linked to the capacity utilisation and the tariff guidelines stipulates a minimum cut off level of 60% capacity utilisation for availing full return. It is observed that 4761 TEUs availed the CFS service in the year 2008-09 (the highest reported at 6234 TEUs per annum in 2004-05). In the instant case, the port has not assessed the designed capacity of the CFS and hence the capacity utilisation level cannot be derived. Computation of return on net block is only an arithmetical exercise in the instant case as the activity will be in substantial deficit to the tune of Rs.272.87 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12 even before allowing return on capital employed. This deficit is not fully bridged even if the tariff increase proposed by the port is allowed.
- (iii). Subject to the above analysis, the cost statement for the years 2009-10 to 2010-11 is modified and the modified cost statement is attached as Annex I. Since the year 2009-10 is already over the effect of the cost position for the years 2010-11 and 2011-12 is considered to decide on the tariff review. The total deficit in this activity after return is Rs.344.06 lakhs for the years 2010-11 and 2011-12 which works out an average deficit of 85% of the estimated operating income at the existing level of tariff.

While disposing the general revision proposal of the port on 23 February 2010, status quo was maintained in tariff items for CFS till a separate Order is passed disposing of the CFS proposal. It was observed that the general cargo handling activity was in huge deficit and the port as a whole also reflected substantial deficit for the years 2010-11 and 2011-12 at the pre-revised tariff. Even after granting tariff increase in the revised Scale of Rates approved on 23 February 2010, deficit of Rs.152.52 crores remain uncovered for the years 2010-11 and 2011-12. Given the overall financial position of the port and the deficit reflected in this activity also, the proposal of the port seeking revision in the CFS tariff items with some rationalization deserves consideration as discussed in the subsequent analysis.

(a). The port has proposed 20% hike in the existing charges for stuffing and de-stuffing cargo from containers at the CFS. Some of the user association such as Cochin Steamer Agents Association and Kerala Chamber of Commerce and Industry have pointed out the low productivity in the stuffing operation in comparison to the other private CFS and have argued that if the productivity is increased overall deficit can be reduced.

Stuffing and destuffing of containers is mainly labour oriented service. The port has agreed to implement the revised maining scale based on the report of the study of the manning scale which is being undertaken by the port. It has to be recognised that even if the revised manning scale is implemented and the productivity levels are improved, it may reduce the cost of direct labour but the overall deficit position of the port may not undergo any change in short term as the cost of surplus labour will figure under overheads. As already pointed out earlier, the overall cost position of the port and the cost statement for this activity shows substantial deficit warranting hike in the existing charge. The port itself has proposed only 20% hike in the existing charge which will cover only a part of the deficit.

The march of the Control

And Andrews

The state of

All to Barry and

7735

经取分配的 。

In view of the overall financial position of the port and the huge deficit in this activity, the proposed increase of 20% in the rates for stuffing and destuffing is approved.

(b). As per the existing Scale of Rates, the cargo stuffed / destuffed at the CFS is required to pay LCL cargo management charge which is in the range of Rs.20/- to 50/- per tonne for most of the commodities, in addition to the general demurrage charges applicable for cargo in transit.

The COPT has proposed to rationalise the existing arrangement with a single tariff item i.e. storage charge on import/ export cargo stuffed / destuffed leviable at the CFS yard in lieu of existing LCL cargo management charges and demurrage charge.

Uniform free period of 3 days is proposed for both import and export cargo destuffed / stuffed at the CFS yard and other port facilities as against existing free days of 7 days for import and 12 days for export cargo as available for cargo handled at wharves availing the transit storage facility. The port has justified the proposed free days on the basis of the average dwell time of import and export cargo at CFS which is 4.3 days for the year 2008-09. It is relevant here to mention that the existing storage tariff prescribed for cargo availing CFS services is not determined exclusively for the CFS operation. The proposal of the port is to prescribe a separate storage schedule with exclusive applicability to the CFS. Clause 5.8.1. for the tariff guidelines provides a flexibility to the ports to determine free period. The proposed free period is accepted.

The storage charge for cargo stuffed or de-stuffed lying in CFS and other port facilities is proposed separately for covered and open at Rs.20 and Rs.12 per tonne per day for covered space and open space respectively for the first slab of 4 to 15 days. For the subsequent slabs, the storage charge is proposed at 2 and 3.75 times the rate proposed for the first slab. The storage charge proposed for CFS cargo is higher than the existing tariff so as to enable faster evacuation of cargo from the yard. Authority has always held that the storage area is a scarce resource which should be utilised optimally. The telescopic rates proposed for overstayal of cargo beyond 15 days will act as a deterrent and also enable the port to optimally use the resources and the CFS area. The proposed storage charge is, therefore, approved. Under the tariff arrangement now approved, the existing LCL cargo management charge leviable at the wharfage rate stands deleted and storage charge is applicable after expiry of the prescribed free period which is likely to provide some relief to users as stated by the port. The additional revenue may not be significant as the major cargo i.e. 80% of container traffic handled at the CFS is reported to be export which stays on an average for 3.2 days.

The existing note 2 about levy of LCL cargo management charge under schedule 5.4. of the existing Scale of Rates and note 3 under schedule 5.2. prescribing condition for levy of demurrage charge stands deleted in view of prescription of separate tariff for storage charge on cargo stuffed and destuffed at CFS and other port facilities.

Schedule 5.3. of the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust stipulates conditions for levy of storage charge on abandoned FCL containers which will apply to containers handled at CFS also.

of Constitution Statistical and Constitutions and Constitution of Constitution and Constitution of Constitution

(c) The port has proposed to introduce two new tariff items viz. storage charges on personal effects:/ unaccompanied baggage de-stuffed from containers and renewal charges at Rs.100 per ton for export cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers.

. . .

For personnel effects and unaccompanied baggage, the storage charge proposed after 3 days free period is Rs.25 per cubic metre for the first slab from 4th to 15 days with increasing rates for further stayal of such items in the port area. The storage charge proposed for personnel effects and unaccompanied baggage is higher than the storage rate proposed for other cargo mainly because the personal effects are generally voluminous and occupy more storage area. The financial impact of this tariff item will be meager as stated by the port.

Recognising that the wharfage rate and demurrage charge in the existing Scale of Rates for unaccompanied baggage received at wharf is prescribed with reference to cubic metre basis, the storage charge for unaccompanied baggage and personnel effects handled at CFS is also prescribed based on the cubic metre as per the original proposal.

The basis for arriving at the proposed rate of Rs.100 per tonne towards removal charge of export cargo admitted for stuffing at the CFS and shut out without stuffing into containers is not furnished by the port. Since the proposal for levy of removal charge is mainly to deter using the space at CFS for storage of cargo without fulfilling the intended stuffing activity, the proposed rate may be accepted. This may not have any significant financial impact as such occasions may be rare.

(iv). The port has retained the existing storage charge on containers at the CFS and other port facilities without any modification.

The port has vide its letter dated 21 April 2010 while pointing out some corrections in the Scale of Rates approved on 23 February 2010 suggested to modify the heading of the existing Schedule 5.2. by substituting the words 'other Port facilities' by 'other stuffing/ destuffing facilities at the Port'. The heading the relevant schedule may be modified as "Storage Charge on Containers (FCL/LCL, Loaded or empty) at CFS and other stuffing/ destuffing facilities at the Port" as suggested by the port.

(v). The additional income from the revised rates approved in the stuffing charge is estimated to be Rs.49 lakhs for the two years 2010-11 and 2011-12. As regards the introduction of storage charge on cargo in lieu of existing LCL cargo management charge and demurrage charge, the port has estimated 20% increase in the revenue. The port has not furnished any detailed working in support of the additional revenue estimation. Based on the position indicated by the COPT, the additional revenue from storage charge on cargo will be Rs.27 lakhs for the two years under consideration.

The additional income from the new tariff items viz. storage charge on personnel effects and removal charge will not be significant as stated by the port. Thus, even after approving the hike / rationalisation proposed by the port, this activity will continue to remain in the deficit to the tune of Rs.267.5 lakhs for the two years. It has to be recognised that the port has themselves not proposed to cover the full deficit in the instant tariff proposal probably recognising that it will have an adverse impact on the traffic volume of the port. Presently the CFS activity is being cross subsidised by some other activities of the port. The port is, therefore, advised to reassess the business model of CFS facility which seems to be under utilised. The port should explore the possibilities of improving volumes at CFS or else, reutilization and redeployment of assets pertaining to the CFS to achieve optimum utilisation of the resources.

The port has proposed a condition stating that if containers lying at CFS and other port facilities are to be shifted for stuffing / destuffing, then housekeeping / shifting charge will have to be paid at the rates approved for the IGTPL who offers the said service. As already decided in para 12 (xxxiii) of the Order passed on 23 February 2010 approving the general revision of the Scale of Rates of the COPT, it is not found relevant to prescribe such a condition in the Scale of Rates of the

port. In any case, since the IGTPL is expected to move the containers operations from RGCT to ICTT at Vallarpadam, the proposed condition is not found relevant.

- (vii). The port has proposed certain conditions regarding commencement of free period on containers placed for stuffing / de-stuffing, import cargo, export cargo and personal effects handled at CFS. The proposed conditions are incorporated subject to some minor modifications in the language to the extent the conditions are not in consistent with the prescription in the existing Scale of Rates.
- (viii). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. The cost position considered in this analysis is till March 2012. It is found appropriate to review this tariff item along with the review of other tariff items prescribed in its Scale of Rates. That being so, the CFS tariff would be valid till 31 March 2012 to make it co-terminus with the validity of its revised Scale of Rates.
- 11. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves to substitute the existing Schedule 5.2. with the following and delete the existing Schedule 5.4. from revised Scale of Rates of the COPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/11/2009-COPT dated 23 February 2010:

"Chapter:- V

- 5.2. Container / Cargo Related Charges at the CFS and other Stuffing/De-stuffing Facilities at the port
- 5.2.1. Stuffing and De-stuffing charges at CFS and other Port Facilities

SI. No.	Description	Rate per container (Rs.)			
		20'	40' and above		
1.	For half a container load	1380	2250		
. 2.	For full container load	2760	4500		

Notes:

- A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.
- In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.
- 5.2.2. Storage Charges on Containers (FCL/LCL, Loaded or Empty) at CFS and other Stuffing / De-stuffing facilities at the port

· SI.	Period of	Rate per container per day or part thereof						
No.	occupation	20'		40'		Above 40'		
		Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	
1	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	
2.	4th to 15th day	3.00	138	6.00	276	9.00	414	
3.	16 th to 30 th day	6.00	276	12.00	552	18.00	828	
• 4.	Thereafter	12.00	552	24.00	1104	36.00	1656	

Note:

The existing conditions prescribed in Schedule 5.3. relating to levy of storage charge on abandoned FCL container will apply to containers handled at the CFS and other Stuffing / Destuffing facilities at the port.

5.2.3. Storage Charges on Import Cargo De-stuffed from Containers and Export Cargo Admitted for Stuffing into Containers at CFS and other Port Facilities

SI.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof				
No.		Covered space (Rs.)	Open space (Rs.)			
1;	First 3 days	Free	Free			
2.	4 th to 15 th day	20	12			
3.	16 th to 30 th day	40	24			
4.	Thereafter	75	45			

5.2.4. Storage Charges on Personal Effects/ Unaccompanied Baggage De-stuffed from Containers

SI. No.	Period of occupation	Rate per cubic metre or part thereof per day or part thereof (Rs.)
1.	First 3 days	Free
2.	4 th to 15 th day	25
3.	16 th to 30 th day	50
4.	Thereafter	100

Notes:

- 1. Free period shall exclude Customs notified holidays and Port non-operating days.
- The free days for containers shall be counted from the date of placement of the container for stuffing or de-stuffing in the CFS.
- 3. The free days for import cargo and personal effects, de-stuffed from the containers shall commence from the day following the date of de-stuffing, and for export cargo the free period shall commence from the date of admittance of cargo into the CFS for stuffing.
- 4. Free period shall exclude any delay on the part of the port to stuff or de-stuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.
- 5.2.5. Removal Charges for export cargo admitted for stuffing at the CFS and other stuffing / de-stuffing facilities of the port, and shut out without stuffing into containers

Rs.100/- per ton or part thereof at the time of removal

Note

The removal charges shall be in addition to the storage charges wherever applicable.

RANI JADHAV, Chairperson [ADVT III/4/143/10-Extv.]

COST STATEMENT OF CFS ACTIVITY AT COCHIN PORT TRUST

Annex - J

								Rs. in lakhs
	<u> </u>			shed by CO		Estimates modified by TAMP		
Sr. No.		Actuals furnished by COPT	Actuals ** 5	Estimate	Estimate	Actuals	Estimate	Estimate
	i	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
Ī,	Traffic at CFS in TEUs	4761 -	3880	2763	2763	3880	3880	3880
11.	INCOME							
	Stuffing / destuffing	130.46	123.33	87.50	87.50	123.33	123.33	123.33
	Storage Charges for Cargo	83.47	68.02	48.44	48.44	68.02	,68.02	68.02
	Ground Rent	7.87	12.03	4.57	4.57	12.03	12.03	12.03
	TOTAL (I)	221.81	203.38	140,51	140.51	203.38	203.38	203.38
III.	VARIABLE COST							
	Cost of servcies of Light duty fork lift truck	57.75	47.06	31.77	31.77	47.06	48.83	50.67
	Cost of gangs engaged	76.89	62.66	49.90	49.90	77.07	79.97	82.98
	Cost of Office Staff & Supervisory staff,	93.82	76.46	104,91	104.91	94.04	97.58	101.25
	Overhead allocation	56.57	46.10	56.89	56.89	46.10	47.84	49.63
	Total (II)	285.03	232.29	243.46	243.47	264.28	274.22	284.53
IV.	FIXED COST							
	Depreciation	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58
	Lease Rent on land	31.44	32.04	32.64	33.24	•		-
	Total (iii)	41.02	41.62	42.22	42.82	9.58	9.58	9.58
V.	Operating Surplus (I-II-III-IV)	-104.25	-70.53	-145.17.	-145.78	-70.48	-80.42	-90.73
V1.	Net FME-FMI	39.24	35.07	47.74	47.74	36.90	50.65	51.07
VII.	Surplus / Deficit (V-VI)	-143.49	-105.60	-192.91	-193.52	-107.38	474.00	444.00
VIII.	Surplus / Delicit (4-41)	-145,45	-103.60	-132.31	-193.52	-107.30	-131.08	-141.80
VIII.	Capital Employed	246.41	236.83	227.25	217.65	236.830	227.25	217.65
	Return on capital employed @16%	39.43	37.89	36.36	34.82	37.89	36.36	34.82
	,		• -					
IX.	Net surplus/deficit /	182.91	-143.48	-229.27	-228.34	-145.28	-167.44	-176.62
X.	Net Surplus/ Deficit in percentage to the operating income	N.E.F.	-71%	-163%	-163%	-71%	-82%	-87%
XI.	Average net surplus/ detict in percentage to the operating income for the years 2010-11 and 2011-12	3.				٠. د		
	2010-11 and 2011-12	3				-85%		

^{**} The port has vide email dated 3 June 2010 furnished actual traffic handled, income, variable and fixed cost, for the year 2009-10 which is updated in the cost statement dated 4 January 2010 filed by the port.